



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 413]

नई दिल्ली, मंगलवार, नवम्बर 6, 2018/कार्तिक 15, 1940

No. 413]

NEW DELHI, TUESDAY, NOVEMBER 6, 2018/KARTIKA 15, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 24 अक्टूबर, 2018

सं. टीएमपी/24/2018-वीएसपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) के दरमानों के सामान्य संशोधन के मामले में प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/19/2017-वीएसपीएल दिनांक 19 जनवरी 2018 की समीक्षा के लिए वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/24/2018-वीएसपीएल

विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

—

आवेदक

कोरम

(i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(अक्टूबर, 2018 के 3रें दिन पारित)

यह मामला विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) के दरमानों (एसओआर) के सामान्य संशोधन के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश सं. टीएमपी/19/2017-वीएसपीएल दिनांक 19 जनवरी 2018 की समीक्षा के लिए वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने वीएसपीएल से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुए एक आदेश सं. टीएमपी/19/2017-वीएसपीएल दिनांक 19 जनवरी 2018 पारित किया था। उक्त आदेश 26 फरवरी 2018 को राजपत्र सं. 78 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था और हमारे पत्र दिनांक 27 फरवरी 2018 द्वारा वीएसपीएल को अग्रेषित किया गया था।

2.2. इस प्राधिकरण ने, लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित निवल घाटे के आधार पर, आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 में तट प्रहस्तन प्रभारों में 44 प्रतिशत वृद्धि, बल्क मेटेरियल हैंडलिंग सर्विस (बीएमएचएस) में 7 प्रतिशत कमी, धूल निवारण प्रणाली में 33 प्रतिशत वृद्धि, घाटशुल्क में 5 प्रतिशत - 34 प्रतिशत वृद्धि अनुमोदित की थी और वीएसपीएल के प्रस्ताव के अनुसार रेलवे साइडिंग के प्रभारों को हटा दिया था। बर्थ किराया प्रभारों के संबंध में, विदेशी तथा तटीय पोत दोनों के लिए वीएसपीएल द्वारा

प्रस्तावित 25 प्रतिशत वृद्धि के स्थान पर, आदेश के पैरा 16 (xxix) (क) में दिए गए कारणों से तथा लागत विवरण में दर्शाई गई घाटा स्थिति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने बर्थ किराया प्रभारों में 15 प्रतिशत वृद्धि अनुमोदित की थी।

2.3. मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.3.1. में यथा विनिर्दिष्ट, प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के लिए आवेदन पर विचार किया जा सकता है बशर्ते ऐसा आवेदन भारत के राजपत्र में अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर दाखिल किया गया हो। उक्त खंड का उल्लेख करते हुए, इस प्राधिकरण ने आदेश के पैरा 16 (xxxi) में उल्लेख किया था कि वीएसपीएल के पास यह विकल्प है कि वह अभिलेखों में कोई त्रुटि दिखाई देने की सीमा तक आदेश की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है। वीएसपीएल आदेश 26 फरवरी 2018 को अधिसूचित किया गया था और वीएसपीएल ने अपने पत्र दिनांक 21 मार्च 2018 के कवर में समीक्षा आवेदन दाखिल किया था, जोकि 30 दिनों की निर्धारित समय सीमा के भीतर है।

3.1. उक्त प्रशुल्क आदेश 19 जनवरी 2018 के संदर्भ में, वीएसपीएल ने अपने पत्र दिनांक 21 मार्च 2018 द्वारा प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के लिए आवेदन दाखिल किया था।

3.2. वीएसपीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में कही गई बातें निम्नलिखित संदर्भ में हैं:-

(i). वीएसपीएल के 25 प्रतिशत वृद्धि किए जाने के अनुरोध के विपरीत प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित बर्थ किराया प्रभारों में 15 प्रतिशत वृद्धि:

वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए पोत संबंधित गतिविधि के लिए अनुमानित घाटा वीएसपीएल के रु० 12.77 करोड़ के अनुमान के विपरीत इस प्राधिकरण द्वारा रु. 4.17 करोड़ निर्धारित किया गया है। यदि प्राधिकरण नीचे दिए गए अनुसार वीएसपीएल के शिकायत बिन्दुओं पर विचार करता है, और पोत संबंधित गतिविधि के अधीन घाटा स्थिति पर पहुंचने में इसे लागू करता है तो बर्थ किराये में 25 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि इस प्राधिकरण द्वारा तर्कसंगत पाई जाएगी।

तदनुसार, वीएसपीएल ने ऊपर दी गई अपनी शिकायतों के औचित्य के लिए निम्नलिखित निवेदन किए थे।

(क). वीएसपीएल के अनुमान की अपेक्षा 50 प्रतिशत के लिए 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत में कटौती:

पोत संबंधित गतिविधि के अधीन निर्धारित घाटा स्थिति में वीएसपीएल के रु. 3.11 करोड़ के पूर्वानुमान के 50 प्रतिशत (अर्थात्) प्राधिकरण द्वारा रु. 1.55 करोड़ अनुरक्षण निकर्षण व्यय की गणना में अंतर शामिल है। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2014-15 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर पोर्ट ट्रेजर की केवल 12 पाली लिए जाने पर विचार किया है। परन्तु यह देखा होगा कि जून 2014 से, वीपीटी ने विंडो अवधियां इस आशय से लागू की थीं कि चैनलों की -16.10 मीटर तक केपिटल निकर्षण के लिए एक दिन छोड़कर एक दिन बर्थों को बन्द रखना होगा और निकर्षण कार्य जोरशोर से चल रहा था तथा वर्ष 2015-16 के दौरान वीएसपीएल बर्थ फ्रंट में कार्य किया गया था जब यह व्यय शून्य था। अन्य शब्दों में, अनुरक्षण निकर्षण व्यय उक्त अवधि के दौरान किए गए केपिटल निकर्षण के कारण केवल 2014-15 से 2016-17 के दौरान कम था। वह वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए 50 प्रतिशत तक पालियों की संख्या कम करने के लिए आधार नहीं होगा। इसलिए, बर्थ फ्रंट पर अनुरक्षण निकर्षण लगभग रु. 5.00 लाख प्रति पाली की लागत पर पत्तन निकर्षक को नियुक्त करते हुए किया गया था। -16.10 मीटर तक निकर्षण के बाद, भारी लागत पर उच्चतर क्षमता के डीसीआई ट्रेजरों (ट्रेलर सक्शन होपर ट्रेजर) को नियुक्त करते हुए अनुरक्षण निकर्षण गतिविधियां किए जाने की आवश्यकता है। मौजूदा वर्ष 2017-18 के लिए, वीएसपीएल ने वास्तव में डीसीआई ट्रेजर XX की सेवाएं लेते हुए अनुरक्षण निकर्षण के लिए रु. 1.67 करोड़ व्यय किए थे। (डीसीआई के साथ करार की प्रतिलिपि भेजी गई है)। इसलिए उस आधार पर, 2017-18 से 2019-20 के लिए रु. 3.11 करोड़ के हमारे अनुमानित निकर्षण व्यय की पोत संबंधित गतिविधि के अधीन अधिशेष के परिकलन के लिए अनुमति दी जा सकती है।

इसलिए, वीएसपीएल से अनुरोध है कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित रु. 3.11 करोड़ के अनुरक्षण निकर्षण व्यय की बिना किसी कटौती के अनुमति दी जा सकती है।

(ख). केपिटल ड्रेजिंग के लिए प्रोद्भूत रु. 16.08 करोड़ के केपेक्स की अनुमति नहीं दी गई है:

(i). प्राधिकरण द्वारा पारित सभी प्रशुल्क आदेशों में पोत संबंधित गतिविधि के अधीन इस केपेक्स की अनुमति नहीं दिए जाने के कारण मूल्यहास तथा आरओसीई में भारी अन्तर है। इसमें कोई दूसरा मत नहीं है कि केपेक्स ने प्रवेश चैनल के चौड़ाकरण में सहयोग किया है जिसने वीपीटी के आंतरिक हारबर में पेनामेक्स पोतों के प्रवेश के लिए रास्ता तैयार किया है जिस तथ्य की पुष्टि प्रशुल्क आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के पैरा 8.3(6) में प्राधिकरण द्वारा यथा प्रतिवेदित वीपीटी द्वारा पुष्टि की गई है। इस बात से इंकार नहीं किया जा सकता कि इस केपेक्स को उपार्जित करना प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.9.5 और 2.9.6 के अनुपालन के अनुसार है। यह वीपीटी द्वारा स्वतः स्वीकार्य तथ्य है कि इस केपेक्स से न केवल वीएसपीएल को लाभ हुआ है अपितु वीपीटी के सभी आंतरिक हारबर बर्थों को भी लाभ पहुंचा है। प्राधिकरण द्वारा इस केपेक्स की अनुमति नहीं दिए जाने के लिए एक ही आधार था कि यह हमारे लाइसेंस करार के अनुसार नहीं है। अब मूल लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर 2011 के प्रवेश के साथ, उक्त कारण की वैधता समाप्त हो चुकी है और अब इस केपेक्स को हमारे लाइसेंस करार के दायरे में लाया गया है और इसलिए वीएसपीएल ने विशेष अनुरोध किया है कि मौजूदा प्रशुल्क प्रस्ताव में वीपीटी के अनुपूरक करार को लागू करने के बाद इस केपेक्स की अनुमति दिए जाने पर विचार किया जाए।

(ii). प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 के पैरा 16 (v) (क्यू) के अधीन, प्राधिकरण ने केवल यह निर्णय दिया था कि यह केपेक्स स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यह रियायत करार के अनुसार नहीं है और यह निर्णय करने के लिए कि यह केपेक्स रियायत करार के दायरे से बाहर है, इस प्राधिकरण ने सिर्फ वीपीटी के असरशन पर ही विश्वास किया है जोकि तथ्यों के आधार पर त्रुटिपूर्ण है क्योंकि वीपीटी ने पूरी तरह से मूल लाइसेंस करार के आधार पर अपने पूर्व निर्णय को दोहराया है और इसका कोई जवाब नहीं दिया है कि कैसे वह कारण मूल लाइसेंस करार के हिस्से अनुपूरक लाइसेंस करार को लागू

किए जाने के बाद अभी भी ठीक है। प्राधिकरण ने आदेश के उक्त पैरा के अधीन इस मुद्दे पर कोई कार्यवाही नहीं की है कि क्यों यह स्वीकार्य व्यय नहीं है जब प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.9.11 की आवश्यकता का मुद्दा जो केपेक्स है जो इस केपेक्स को हमारे लाइसेंस करार के दायरे में लाते हुए अनुपूरक करार को लागू किए जाने के साथ अब लाइसेंस करार को लागू किए जाने के साथ निपटान किया गया है।

- (iii). आदेश के पैरा 10 के क्र.सं. 9 के अधीन, इस प्राधिकरण ने वीपीटी पर बिंदुकृत प्रश्न उठाया था जिसे नीचे उद्धरित किया गया है:

“इस संबंध में, वीपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध है कि क्या वीएसपीएल का अनुरोध पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 15 मई 2015 में वीपीटी द्वारा कही गई बात के मद्देनजर मौजूदा प्रशुल्क संशोधन में सुविचारित किया जा सकता है।”

इसके लिए, वीपीटी ने जवाब दिया था कि 2009-10 में प्रोद्भूत व्यय लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार नहीं है। वीपीटी का उक्त जवाब वैध और प्रासंगिक नहीं है क्योंकि यह परिवर्तित परिदृश्य को संबोधित नहीं करता है जिसमें इस केपेक्स को अब अनुपूरक लाइसेंस करार के माध्यम से लाइसेंस करार के दायरे में लाया गया है। इसके अलावा, यह नोट किया जाए कि हमारे लाइसेंस करार के प्रयोजन के लिए, लाइसेंस करार के खंड 1.1 द्वारा, वीपीटी एक लाइसेंसदाता है तथा सरकारी प्राधिकरण के रूप में नहीं माना गया है। इसलिए, यह अनुरोध है कि वीपीटी के विचारों पर स्वतंत्र रूप से प्राधिकरण द्वारा इस मुद्दे पर कार्यवाही की जाए क्योंकि उन्होंने अनुपूरक लाइसेंस करार के अधीन इस केपेक्स की अनुमति दिए जाने पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की थी अपितु मूल लाइसेंस करार के संदर्भ में केवल निर्णय को दोहराया था। प्राधिकरण ने कई प्रशुल्क प्रस्तावों में कई मदों की अनुमति दी है यदि संबंध पक्ष/उपयोक्ताओं से प्वाइंट की गई आपत्ति प्राप्त नहीं होती है। प्राधिकरण द्वारा यथा उल्लिखित पूर्व वर्षों के दृष्टिकोण का अनुसरण करने के लिए औचित्य अनुपूरक करार में प्रवेश करने के परिवर्तित परिदृश्य के अधीन इस मुद्दे के लिए लागू नहीं है।

तदनुसार, वीएसपीएल ने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि रु. 16.08 करोड़ के उपर्युक्त केपेक्स को मूल्यह्रास के लिए तथा आरओसीई के लिए योग्य निवेश के लिए अनुमति दी जाए।

- (ii). वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक राजस्व पूर्वानुमानों में स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) के लिए छूट/रियायत पर विचार नहीं किया गया:

- (क). प्रशुल्क आदेश के पैरा 16(xi) (ख) के अधीन, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए रु. 17.08 करोड़ की छूट को अलग रखे जाने के हमारे अनुरोध पर प्राधिकरण ने निम्नलिखित आधारों पर विचार नहीं किया था:

- (i). प्रशुल्क पिछले सामान्य आदेश में अनुमोदित मौजूदा दरमान में राजस्व अनुमानन के आधार पर प्रदर्शित लागत स्थिति के संदर्भ में निर्धारित किया जाना चाहिए। 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन सभी निजी परिचालकों के प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय यह दृष्टिकोण एकसमान रूप से अनुसरित किया जाता है।
- (ii). यदि अनुरोध पर विचार किया जाता है, इसके लिए उच्चतर प्रशुल्क वृद्धि की आवश्यकता होगी जिसे सेल से इतर उपयोक्ताओं द्वारा वहन किया जाएगा।
- (iii). दो पक्षों के बीच किसी वैयक्तिक करार के रूप में वीएसपीएल तथा सेल के बीच सहमत दरें जो प्रशुल्क निर्धारण के लिए आधार नहीं हो सकती।

- (ख). वीएसपीएल निवेदन करता है कि पत्र सं. टीएएमपी/46/2015-विविध दिनांक 24 जुलाई 2015 द्वारा ए.जी. की राय के आधार पर प्राधिकरण द्वारा निम्नलिखित स्पष्टीकरण जारी किए जाने के बाद उपर्युक्त दावों को बनाये रखना अच्छा नहीं होगा।

- (i). वित्तीय और भौतिक दोनों पैरामीटरों को प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.13 के प्रयोजन के लिए खाते में लिया जाएगा और परिचालक द्वारा बनाये रखने के लिए अधिशेष के 20 प्रतिशत की अनुमति दी जाएगी। यह 20 प्रतिशत से अधिक केवल अधिशेष है जो परिचालक तथा उपयोक्ताओं के बीच समान रूप से बांटा जाएगा।
- (ii). खंड 2.13 के प्रयोजन के लिए सुविचारित की जाने वाली आय उनके लेखापरीक्षित लेखों के आधार पर परिचालक द्वारा अर्जित वास्तविक आय होगी और किसी कल्पित आय पर आधारित नहीं होगी।

- (ग). प्राधिकरणों द्वारा अनुसरित एकसमान दृष्टिकोण एजी की राय के आधार पर एमओएस के उपर्युक्त स्पष्टीकरण जारी किए जाने से पहले था। वैसे, इसकी समीक्षा की जानी चाहिए।

- (घ). मौजूदा प्रशुल्क आदेश में, 2014-15 से 2016-17 के लिए हमारी वास्तविक आय लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार सुविचारित की गई है जोकि उपर्युक्त स्पष्टीकरण के अनुसार छूटों तथा रियायतों का निवल है। वीएसपीएल अगस्त 2017 से सेल के साथ तीन वर्षों का करार पहले ही कर चुका है और उक्त अवधि के दौरान दर निर्धारित की गई है और सेल एक पीएसयू होने के नाते करार में निर्धारित छूट प्राप्त दर से इतर किसी दर के संग्रहण की गुंजाइश नहीं है। वह तथ्यात्मक स्थिति होने के कारण, और पूर्वानुमान के मामले में अगले प्रशुल्क चक्र में सेल से संग्रहीत वास्तविक आय की समीक्षा के दौरान, संग्रहीत वास्तविक राजस्व (लेखापरीक्षित) प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किया जा रहा है, परन्तु यह सही तथा उचित है कि मौजूदा प्रशुल्क निर्धारण यह जानते हुए ऐसी किसी कल्पित आय पर आधारित नहीं होगा जो संग्रहीत नहीं की जानी हो। इसके अलावा, हमारा अनुरोध इस उक्त कल्पित आय को अलग रखने से होने वाले घाटे के लिए है। ऐसा वर्धित बर्थ किराया सेल सहित सभी उपयोक्ताओं पर लागू होगा।

अतः, वीएसपीएल प्राधिकरण से अनुरोध करता है कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए पूर्वानुमानित आय से रु. 17.08 करोड़ की छूट/रियायत को अलग करने पर विचार करे।

(iii). विविध ऋणदाताओं के अधीन पट्टा किरायों के अग्रिम भुगतान पर विचार नहीं किया गया है:

प्रशुल्क आदेश के पैरा 16(vi) (ख) के अधीन, यह बताया गया है कि वीपीटी के साथ वीएसपीएल द्वारा किया गया लाइसेंस करार पट्टा किरायों के किसी अग्रिम भुगतान का निर्धारण नहीं करता है तथा ऐसे पूर्वभुगतानों पर केवल तभी विचार किया जा सकता है यदि यह लाइसेंस करार के प्रावधानों से आता है।

इस संबंध में, वीएसपीएल ने प्राधिकरण का ध्यान हमारे लाइसेंस करार के खंड 5.2 की ओर आकर्षित किया है जिसमें दिया गया है कि अलग-से किए जाने वाले भूमि पट्टा करार की निबंधन एवं शर्तों के अनुसार प्रतिवर्ष लाइसेंसधारी द्वारा भूमि पट्टा किरायों का भुगतान किया जाएगा। अग्रिम पट्टा किराये का भुगतान केवल उक्त भूमि पट्टा करार की शर्तों के अनुसार है और तदनुसार यह लाइसेंस करार के प्रावधानों से ही आता है। इसलिए, यह अनुरोध है कि अग्रिम पट्टा किराया विविध ऋणदाता की मद के रूप में सुविचारित किया जा सकता है।

(iv). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों में रु. 120.80 लाख के अशोध्य ऋणों के लिए प्रावधान की अनुमति नहीं दी गई है:

पैरा 16(v) (एन) के अधीन, प्राधिकरण ने यह उद्धरित करते हुए वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए राशि रु. 120.38 लाख के अशोध्य ऋणों के लिए प्रावधान तथा अशोध्य ऋणों की अनुमति नहीं दी थी कि वीएसपीएल के मौजूदा दरमान में दिए गए प्रावधानों के अनुसार, सेवाएं अग्रिम में प्रासंगिक प्रभारों के भुगतान पर प्रदान की जाती हैं। परन्तु हमारे एसओआर में ऐसा प्रावधान दिखाई नहीं देता है। वास्तव में, केवल बर्थ किराया अग्रिम रूप में संग्रहीत किया जाता है और हमारे ग्राहक सामान्य तौर पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार कार्गो की उनके गंतव्य पर डिलीवरी के बाद अथवा कार्गो की रेल रैकों पर लदाई के बाद ही अदा किए जाते हैं। तदनुसार, उक्त तीन वर्षों की अवधि के लिए रु. 354.05 करोड़ के टर्नओवर पर, रु. 1.20 करोड़ के अशोध्य ऋणों के प्रावधान संयोगिक है और हमारे परिचालन आकार के लिए सामान्य है। हम तदनुसार प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए वास्तविक आंकड़ों में रु. 120.38 लाख के उक्त व्यय की अनुमति प्रदान करे ताकि भविष्य में इसका अनुसरण किया जा सके, यदि अनुमोदित किया जाता है।

3.3. उपर्युक्त के आधार पर, वीएसपीएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि उनकी समीक्षा याचिका पर विचार किया जाए और तदनुसार बर्थ किराया प्रभारों को पहले स्वीकृत 15 प्रतिशत से बढ़ाकर 25 प्रतिशत अनुमोदित किया जाए। तथापि, वीएसपीएल ने समीक्षा आवेदन के साथ कोई संशोधित लागत विवरण नहीं भेजे हैं।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीएसपीएल के समीक्षा आवेदन दिनांक 21 मार्च 2018 की प्रति वीपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। वीपीटी तथा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां वीएसपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के लिए अग्रेषित की गई थीं। वीएसपीएल ने अपने पत्र दिनांक 2 जुलाई 2018 द्वारा अपना जवाब भेजा था।

5.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 25 अप्रैल 2018 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीएसपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, वीएसपीएल तथा वीपीटी ने अपने निम्नलिखित निवेदन किए थे।

5.2. संयुक्त सुनवाई में, वीएसपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन के संदर्भ में विस्तृत ब्योरा भेजा था। विस्तृत ब्योरे की प्रतिलिपि हमारे पत्र दिनांक 15 मई 2018 द्वारा वीपीटी को यह अनुरोध करते हुए अग्रेषित की गई थी कि वीएसपीएल द्वारा प्रेषित रु. 16.08 करोड़ की राशि के ब्रेकअप पर अपनी टिप्पणियों के साथ वीएसपीएल द्वारा कहे गए प्रत्येक बिन्दु पर विशेष टिप्पणियां भेजे। इसके लिए अनुस्मारक दिनांक 29 मई 2018, 20 जून 2018 और 5 जुलाई 2018 जारी किए गए थे। वीपीटी ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक अपना जवाब नहीं भेजा था। वीएसपीएल द्वारा अपने विस्तृत ब्योरे में कही गई बातें निम्नलिखित हैं:-

समीक्षा प्राथना: बर्थ किराया प्रभारों में प्रदत्त 15 प्रतिशत वृद्धि के स्थान पर 25 प्रतिशत वृद्धि प्रदान की जाए।

पृष्ठभूमि:

(i). प्राधिकरण ने 26 फरवरी 2018 को वीएसपीएल के दरमान का संशोधन अधिसूचित किया था जिसमें बर्थ किराया प्रभारों का संशोधन 0.0072 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा से 0.0083 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा शामिल है। वीएसपीएल ने अपनी पोत संबंधित गतिविधि से घाटा स्थिति के आधार पर इसे बढ़ाकर 0.0090 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा किए जाने का अनुरोध किया था।

(ii). वीएसपीएल का निवेदन था कि प्राधिकरण पोत संबंधित गतिविधि के अधीन घाटे की गणना करते समय मुख्य मद रु. 16.08 करोड़ के केपेक्स की अनुमति दिए जाने पर विचार करे ताकि बर्थ किराये में 25 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने के वीएसपीएल के अनुरोध को तर्कसंगत ठहराया जा सके।

(iii). वीएसपीएल द्वारा प्रोद्भूत केपिटल निकर्षण व्यय के लिए रु. 16.08 करोड़ के केपेक्स की अनुमति नहीं दिए जाने के मुद्दे के तथ्य:

(क). वीएसपीएल ने 2005 में अपने बर्थों में अपने परिचालन शुरू किए थे। उस समय, वीपीटी ने -10.70 मीटर की निकर्षित गहराई घोषित की थी जो निम्नलिखित विशिष्टताओं वाले पोतों के प्रहस्तन के लिए काफी थी:

एलओए	:	160 मीटर
बीम	:	27 मीटर
चैनल चौड़ाई	:	97.5 मीटर
पोत डुबाव	:	10.06 मीटर

उपर्युक्त सुविधा 27 मीटर तक के बीम वाले केवल हैंडीमेक्स पोतों का प्रहस्तन करने के लिए पर्याप्त है।

- (ख). 225 मीटर के एलओए तथा 32.36 मीटर के बीम वाले पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन करने के लिए, वीपीटी ने वीपीटी कार्य आदेश दिनांक 20 जुलाई 2005 द्वारा चरण 1 ड्रेजिंग के अधीन धरती ड्रेजिंग एंड इन्फ्रास्ट्रक्चर कम्पनी लिमिटेड (डीडीआईएल) को आंतरिक हारबर टर्निंग सर्किल -11.8 मीटर चौड़ा और 12.8 मीटर गहरा करने का ठेका दिया था। वीपीटी द्वारा डीडीआईएल को सौंपे गए चरण 1 ड्रेजिंग कार्य का मुख्य स्कोप निम्नवत् है:-

- (i). रु. 3.82 करोड़ में 255780 घन मीटर के सॉफ्ट मृदा (अतिबोझ) की ड्रेजिंग।
(ii). रु. 20.53 करोड़ में 66150 घन मीटर चट्टान ड्रेजिंग।
(iii). प्रवेश चैनल पर 11.8 मीटर और आंतरिक हारबर टर्निंग सर्किल पर -12.80 मीटर की डिजाइन गहराई अर्जित करना।

- (ग). प्रतिवर्ष अधिकतम 9.5 मिलियन मीट्रिक टन मात्रा प्रहस्तित करने के लिए एपीपीसीबी द्वारा वीएसपीएल को सीएफओ जारी किया गया था और अनुच्छेद 3.9(a) (i) (ख) के अनुसार, यह वीएसपीएल का दायित्व है कि, लाइसेंसधारी प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो को बढ़ाने का प्रयास करे ताकि परियोजना सुविधाओं तथा सेवाओं का सर्वोत्तम उपयोग किया जा सके। लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.3 (ख) (iv) के अधीन, लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारी दोनों का यह दायित्व है कि लाइसेंस करार के उद्देश्यों को अर्जित करने के लिए दोनों एक-दूसरे के साथ परस्पर सहयोग करें।

- (घ). थ्रुपुट को अधिकतम करने के लिए, वीएसपीएल ने पूर्णतः लदे हुए पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन करने के लिए सेल के साथ 31 जनवरी 2005 को 30 वर्षों के लिए करार किया था जिसके लिए उसके बर्थों में -14.0 मीटर निकर्षित डुबाव और सभी आंतरिक हारबर चैनलों में -13.5 मीटर निकर्षित डुबाव की आवश्यकता होती है। चूंकि मौजूदा सुविधा 27 मीटर तक के बीम वाले हैंडीमेक्स पोतों का प्रहस्तन करने के लिए ही थी, इसलिए वीएसपीएल ने अपनी लागत पर सभी आंतरिक हारबर जलमार्गों को -13.5 मीटर तक चौड़ा और गहरा करने के लिए वीपीटी के साथ 24 नवम्बर 2006 को एक एमओयू पर हस्ताक्षर किए थे और इसके लिए डीडीआईएल को ठेका दिया था। यह देखना महत्वपूर्ण है कि वीएसपीएल भी, वीपीटी की ओर से, अपनी लागत पर 14 मीटर डुबाव वाले पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए मै. मरीन, नीदरलैंड के माध्यम से साध्यता तथा नेविगेशन अध्ययन भी करेगा। मरीन की इन अध्ययन रिपोर्टों वीपीटी ने -16.1 मीटर तक गहरा करने हेतु निविदा आमंत्रित करने के समय उपयोग किया था।

यह वीपीटी द्वारा डीडीआईएल को चरण 1 ड्रेजिंग कार्य सौंपने और आंतरिक हारबर के प्रवेश चैनल, आंतरिक हारबर टर्निंग सर्किल तथा वीपीटी के नादर्न आर्म को -13.5 मीटर तक अर्जित करने के लिए वीएसपीएल को बड़े जलयानों की नेविगेशन सुविधा प्रदान करने के लिए क्षेत्र के गहरा करने के कार्यों का विस्तार करने के लिए है।

वीएसपीएल द्वारा धरती को सौंपे गए कार्य का दायरा निम्नवत् था:

	(रु. करोड़ों में)
i). 300 घन मी. की जेट प्रोबिंग	0.32
ii). 66000 घन मी. साफ्ट मृदा (अति बोझ) का निकर्षण	8.95
iii). 103000 घन मी. के लिए चट्टान निकर्षण	21.12
iv). स्लोप संरक्षण	2.87
v). परिचालनात्मक विलंब	0.09
vi). कुल	33.35

- (ङ). प्रथम वरीयता 32.26 मीटर बीम वाले आंतरिक हारबर प्रवेश चैनल में पेनामेक्स पोतों का प्रवेश करना थी। हालांकि 97.5 मीटर की चैनल चौड़ाई आई.एच. चैनल में बैंडों के मद्देनजर, बीम लम्बाई के तीन गुना के लिए पर्याप्त थी, इसलिए सुविधा का उपयोग नहीं किया जा सका। इसलिए, ड्रेजिंग कम्पनी ने पहले चट्टान ड्रेजिंग करते हुए आंतरिक हारबर चैनल तथा टर्निंग सर्किल को 97.5 मीटर से 111 मीटर चौड़ा किया था और पहले आंतरिक हारबर चैनल में वीएसपीएल के कारण काम शुरू किया था क्योंकि आंतरिक हारबर चैनलों के 50 प्रतिशत से अधिक क्षेत्र आंतरिक हारबर में वीएसपीएल तथा वीपीटी बर्थों को जाने वाले दोनों जलमार्गों के लिए संयुक्त थे।

- (च). वीएसपीएल की उक्त उत्साहवर्धक कार्रवाई से 13 फरवरी 2007 को पहली बार वीपीटी के आंतरिक हारबर में पेनामेक्स पोतों ने प्रवेश किया था। उसके बाद, इसने तत्कालीन सामान्य कार्गो बर्थ (जीसीबी) में उतराई के बाद सम्पूर्ण ट्रेड द्वारा चार्टर्ड सभी पेनामेक्स पोतों के प्रवेश के लिए मार्ग तैयार किया था। वीएसपीएल ने भी 11 मई 2008 जीसीबी में उतराई के बाद सेल के पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन किया है। इस प्रकार वीपीटी, वीएसपीएल तथा ट्रेड के लिए प्रोद्भूत वीएसपीएल द्वारा उपार्जित केपेक्स के लाभ निम्नवत् हैं:-

ब्योरे	स्वीकार्य डुबाव	एलओए	बीम	चोड़ाई	टर्निंग सर्किल रेडियस
2005-06 में ड्रेजिंग कार्य से पहले	10.06 मी.	160 मी.	27 मी.	97.5 मी.	180 एमएस
चैनलों को चौड़ा करने के बाद	10.90 मी.	225 मी.	32.26 मी.	111 मी.	220 एमएस
(स्रोत: पत्तन परिपत्र आईटीआरए/एसएचपी/पीसीआईआर दिनांक 06.10.09)					

वीपीटी द्वारा चरण 1 निकर्षण के पूरा होने में असामान्य विलंब के मद्देनजर और चूँकि सेल 30 वर्ष करार निष्पादित करने के लिए डुबाव अपेक्षित था जो स्वीकार्य समय के भीतर अर्जित नहीं किया जा सका था, वीएसपीएल ने -13.5 मीटर निकर्षण पूरा करने के लिए एमओयू से बाहर होने के अपने निर्णय के बारे में बता दिया था और इसे सरकार के अनुमोदन से वीपीटी द्वारा अनुमोदित कर दिया गया था और वीपीटी पत्र दिनांक 4 सितम्बर 2009 द्वारा संप्रेषित किया गया था।

- (छ). -13.5 मीटर तक निकर्षण करने के लिए एमओयू के अधीन अपने दायित्वों से वीएसपीएल द्वारा बाहर होने को अनुमोदित करने के अलावा वीपीटी ने चरण 2 तथा चरण 3 निकर्षण के अधीन -16.10 मीटर निकर्षण के लिए 25.03.2010 को निविदा भी आमंत्रित किए थे। इसलिए, वीएसपीएल ने डीडीआईएल द्वारा किए गए वास्तविक कार्य की सीमा तक 25.03.2010 को रु. 16.08 करोड़ का व्यय पूंजीकृत किया था जिसका ब्योरा नीचे दिया गया है:

(रु. करोड़ों में)

i).	रनिंग बिलों के विरुद्ध भुगतान	14.24
ii).	स्लोप प्रोटेक्शन के लिए चैनल निकर्षण	0.80
iii).	वीएसपीएल द्वारा सिम्यूलेशन अध्ययन	0.27
iv).	वित्त लागत प्रभाजन	1.86
v).	ड्रेजर अग्रिम का मोबिलाइजेशन	6.95
vi).	अग्रिमों की वसूली के लिए बी.जी. का नकदीकरण	(8.05)
vii).	कुल कैपिटलाइजेशन	16.08

- (iv). टीएएमपी द्वारा अपने आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 से रु. 16.08 करोड़ के इस केपेक्स की अनुमति नहीं देने के लिए टीएएमपी द्वारा दिए गए कारण:

- (क). लाइसेंस करार के अनुसार, यह लाइसेंसदाता का दायित्व है कि कैपिटल ड्रेजिंग कार्य किया जाए और वीएसपीएल द्वारा दावाकृत केपेक्स लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार नहीं है।

- (ख). हालांकि वीपीटी ने उक्त प्रशुल्क आदेश के पैरा 8.3(6) के अधीन टीएएमपी को दिए गए अपने जवाब में स्वीकार किया है कि वीएसपीएल द्वारा उपार्जित केपेक्स से प्रवेश चैनल को चौड़ा करने में सहायता मिली है जिससे जीसीबी में उतराई करने के बाद प्रवेश चैनल के माध्यम से आंतरिक हारबर में सभी पेनामेक्स पोतों के प्रवेश के लिए रास्ता तैयार हुआ है और तदनुसार सभी वीपीटी बर्थों को लाम पहुंचा है, इसने अपना निर्णय दोहराया है कि उक्त केपेक्स लाइसेंस करार के अधीन स्वीकार्य नहीं है।

- (v). टीएएमपी द्वारा बार-बार अस्वीकृत किए जाने के बावजूद वीएसपीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव में और समीक्षा आवेदन दिनांक 21 मार्च 2018 में उक्त केपेक्स का दावा करने के लिए कारण:

- (क). टर्मिनल क्षमता के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्धारित करते हुए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अधीन किए गए लाइसेंस करारों की तरह नहीं, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अधीन कोई सीमा नहीं है जिसके अधीन वीएसपीएल प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अधीन किसी केपेक्स की स्वीकार्यता के लिए अतिरिक्त भंडारण अथवा किसी अवसंरचना का विकास, कैपिटल उपस्कर के द्वारा क्षमता बढ़ाने के लिए किसी केपेक्स का व्यय करना शासित किया जाता है, प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.5 और 2.9.6 द्वारा शासित हैं। उक्त खंड नीचे उद्धरित किए गए हैं:-

“2.9.5: कैपिटल आधार की उपयुक्तता का मूल्यांकन किया जाएगा। पूर्णतः शुरु किए गए कारोबार परिसंपत्तियों की लागत जो पत्तन कारोबार के लिए यथा सृजित सीधे चिह्नित की जा सकती है और उपयोग में है केवल तभी विचार किया जाएगा जब स्वीकार्य मूल्यहास तथा आरओसीई का परिकलन किया जाएगा।

2.9.6: क्षमता के सृजन के लिए किए गए नये निवेशों की उपयुक्तता (i) इकाई परिचालन लागत में कटौती, (ii) सृजित अतिरिक्त यातायात, (iii) परिचालनात्मक कुशलता में सुधारों और (iv) किन्हीं अथवा सभी इन कारकों का समन्वय के आधार पर मूल्यांकित की जाएगी।”

- (ख). इस तथ्य से इंकार नहीं किया जा सकता कि रु. 16.08 करोड़ का केपेक्स प्राधिकारियों द्वारा विचार के लिए उपर्युक्त सभी मानदंड पूरे करता है। चैनलों को चौड़ा करने के बाद पेनामेक्स पोतों के प्रवेश द्वारा कार्गो मात्रा में वृद्धि पतन तथा प्राधिकारियों के रिकॉर्ड में है।
- (ग). यह तथ्य कि वीएसपीएल का लाइसेंस करार केवल 12.5 मीटर के अधिकतम डुबाव के लिए है, वीएसपीएल बर्थों में -16.10 मीटर डुबाव उपलब्ध करवाने के लिए 20 जून 2015 को अनुपूरक लाइसेंस करार करने के साथ वैध नहीं रह गया है जोकि मूल लाइसेंस करार का हिस्सा है। वैसे केपेक्स हमारे लाइसेंस करार के दायरे में आता है।
- (घ). इस अनुरोध पर केपेक्स को खारिज करना कि यह लाइसेंसदाता का दायित्व है कि बर्थ फ्रंटों के सिवाय आंतरिक हारबर के जल चैनलों में -16.10 मीटर निकर्षण किया जाए, यह सही नहीं है क्योंकि यही राशियां लाइसेंसदाता के दायित्व को पूरा करने के लिए वीएसपीएल को दंडित करने के लिए हैं और उक्त केपेक्स का व्यय करते हुए इसे आंशिक रूप से पूरा करना जिससे प्रवेश चैनल चौड़ा हुआ और इसके अलावा आंतरिक हारबर चैनलों का निकर्षण हुआ जिसे सभी आंतरिक हारबर चैनलों में -16.10 मीटर तक निकर्षण के लिए लाइसेंसदाता द्वारा शेष केपिटल निकर्षण को पूरा करना है।
- (ङ). ट्रेड जिसे उक्त केपेक्स द्वारा मालभाड़े की बचत से विशेषतः पेनामेक्स पोतों को किराये पर लेते हुए चैनलों के चौड़ा होने के कारण लाभ पहुंचा है और इस लाभ को लाइसेंसदाता अथवा लाइसेंसधारी में से किसी के द्वारा ट्रेड से वसूला नहीं गया है। चूंकि यह लाइसेंसधारी है जिसने निवेश किया है, लाइसेंसधारी द्वारा दावाकृत केपेक्स उचित है।
- (च). 2005 दिशानिर्देशों के अधीन लाइसेंस करार तथा प्रशुल्क निर्धारण में लाइसेंस करार से परे केपेक्स व्यय करने पर कोई प्रतिबंध नहीं है, बल्कि इससे कारोबार बढ़ा है, ट्रेड को लाभ पहुंचा है तथा उपर्युक्त लाइसेंस करार लाइसेंसदाता तथा लाइसेंसधारी द्वारा लाइसेंस करार के उद्देश्यों को अर्जित करने के लिए परस्पर सहयोग के लिए है।
- (छ). चूंकि -16.10 मीटर गहरा करने का कार्य वीपीटी द्वारा पूरा किया गया था और फरवरी 2016 में हमारे बर्थ फ्रंटों में, पूर्णतः लदे पेनामेक्स पोतों की बर्थिंग संभव बनाने के लिए, रु. 16.08 करोड़ का उक्त केपेक्स कम से कम मौजूदा प्रशुल्क चक्र 2017-2020 से स्वीकृत किया जाए।

6. समीक्षा आवेदन की प्रथम संवीक्षा के आधार पर, वीएसपीएल से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने के लिए हमारे पत्र दिनांक 15 मई 2018 द्वारा अनुरोध किया गया था। अनुस्मारक दिनांक 29 मई 2018 के बाद, वीएसपीएल ने अपने पत्र दिनांक 18 जून 2018 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और वीएसपीएल द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीएसपीएल द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण
क.	वीएसपीएल के अनुमान की अपेक्षा वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत में 50 प्रतिशत तक कटौती: वीएसपीएल द्वारा अब प्रेषित वीएसपीएल और ड्रेजिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया के बीच हुए करार की प्रति की दिनांक 20 मार्च 2018 है। चूंकि वर्ष 2017-18 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए अनुरक्षण निकर्षण के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक व्यय बतायें।	अनुरक्षण निकर्षण के लिए वर्ष 2017-18 में प्रोद्भूत वास्तविक व्यय रु. 1,68,15,000/- है। ड्रेजिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा दिए गए बिल की प्रति भेजी गई है।
ख.	2009-10 में केपिटल ड्रेजिंग के लिए प्रोद्भूत रु. 16.08 करोड़ अस्वीकृत करना:	
(i).	समीक्षा के लिए वीएसपीएल का मुख्य निवेदन यह है कि प्राधिकरण द्वारा रु. 16.08 करोड़ के केपेक्स को अस्वीकृत किए जाने का केवल एक यही कारण था कि यह इसके मुख्य लाइसेंस करार के अनुसार नहीं है। अब, अनुपूरक लाइसेंस करार दिनांक 20 जून 2015 किए जाने के साथ, उक्त कारण की वैधता समाप्त हो चुकी है और अब केपेक्स को इसके मुख्य लाइसेंस करार के दायरे में लाया गया है। इस आधार पर, वीएसपीएल ने मौजूदा प्रशुल्क प्रस्ताव में वीपीटी के साथ अनुपूरक करार लागू किए जाने के बाद इस केपेक्स की अनुमति देने पर विचार करने का अनुरोध किया था। इस संबंध में, वीएसपीएल से अनुरोध है कि निम्नलिखित सूचना भेजे:	वीएसपीएल ने वीपीटी की अभ्युक्ति से इंकार किया है कि रु. 16.08 करोड़ का व्यय लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार नहीं है। वीपीटी ने 20 जून 2015 को हुए अनुपूरक करार के बारे में दोबारा कोई टिप्पणी नहीं की थी। इस संबंध में, अनुपूरक करार के निम्नलिखित प्रावधानों की ओर ध्यान आकर्षित किया गया है।
(क).	वीपीटी और वीएसपीएल के बीच 20 जून 2015 को हुआ अनुपूरक/पृथक लाइसेंस करार ईक्व0 और ईक्व9 बर्थों से (-) 16.10 मीटर के सामने और गहरा किए जाने के संदर्भ में है। उक्त अनुबंध का खंड 1.3 उक्त करार की “प्रभावी तारीख” विनिर्दिष्ट करता है “अर्थात् इस करार को लागू किए जाने की तारीख, जो गहरा किए जाने/निकर्षण के प्रयोजन के लिए आशयित होगा”। करार के खंड 3.2 में कहा गया है कि “इस अनुबंध में यथा संशोधित के सिवाय, मुख्य करार असंशोधित रह गया है और पूरी तरह लागू है।” वीपीटी ने बिन्दु सं. 3 पर वीएसपीएल द्वारा दाखिल समीक्षा आवेदन पर अपनी टिप्पणियां देते समय अपने पत्र दिनांक 25 अप्रैल 2018 द्वारा दोहराया गया था कि वर्ष	अनुपूरक लाइसेंस करार का खंड 1.1 (iii) कि “किसी विसंगति अथवा मतभेद अथवा भिन्न नजरिये अथवा निर्वचन की स्थिति जो मुख्य लाइसेंस करार की निबंधन एवं शर्तों और इस करार के प्रावधानों के बीच पेश आती है तो मुख्य करार के प्रावधान सभी समय इस अनुपूरक/पृथक करार के उनको अधिभूत और अधिक्रमित करेंगे, सिवाय ड्रेजिंग मामले के जिसे मुख्य लाइसेंस करार में कवर नहीं किया गया था” अर्थात् - 16.10 मीटर तक ड्रेजिंग के मामले में, प्रचलित अनुपूरक करार प्रावधान। उपर्युक्त खंड के मद्देनजर, इस पैरा में उल्लिखित अनुपूरक लाइसेंस करार के खंड 1.3 और 3.2 प्रासंगिक नहीं हैं जहां तक -16.1 मीटर तक ड्रेजिंग का संबंध है। खंड 3.2 में विशेष रूप से कहा गया है कि अनुपूरक करार लाइसेंस करार का

	<p>2009-10 में वीएसपीएल द्वारा प्रोद्भूत रु. 16.08 करोड़ का व्यय लाइसेंस करार के प्रावधान के अनुसार नहीं है।</p> <p>अतः, वीएसपीएल से अनुरोध है कि वीएसपीएल के इस दावे के समर्थन में अनुपूरक करार में प्रासंगिक खंड का संदर्भ भेजे कि 200-10 में केपिटल ड्रेजिंग के लिए प्रोद्भूत रु. 16.08 करोड़ के कापेक्स को अनुपूरक करार लागू किए जाने के बाद मुख्य लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर 2001 के दायरे में लाया गया है।</p>	<p>अभिन्न हिस्सा है। इसलिए, -16.10 मीटर तक ड्रेजिंग के मामले में, 16.10 मीटर का डुबाव मुख्य लाइसेंस करार में शामिल किया गया माना गया है। अन्य शब्दों में, -10.70 मीटर का ड्रेजिंग किया गया डुबाव और 12.5 मीटर का पूरी तरह ड्रेजिंग किया गया डुबाव जहां कहीं मुख्य लाइसेंस करार में प्रकट होता है उसे अनुपूरक करार को लागू किए जाने के बाद -16.10 मीटर में संशोधित हो जाएगा।</p> <p>वीपीटी का दावा कि वर्ष 200-10 में वीएसपीएल द्वारा प्रोद्भूत 16.08 करोड़ का व्यय लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार नहीं है, अनुपूरक लाइसेंस करार में शामिल किए जाने के बाद चिरस्थायी नहीं है क्योंकि मुख्य लाइसेंस करार -16.1 मीटर तक के ड्रेजिंग से संबंधित नहीं है। अनुपूरक लाइसेंस करार के खंड 1.1(iii) के मद्देनजर जिसमें विशेष रूप से यह बताया गया था कि -16.1 मीटर तक ड्रेजिंग मुख्य लाइसेंस करार द्वारा कवर नहीं थी, यह ड्रेजिंग के मामले में अनुसरण करता है, मुख्य लाइसेंस करार तब से संशोधित होगा जब ड्रेजिंग डुबाव -16.10 मीटर हो।</p> <p>तथापि, प्राधिकारियों की बेहतर समझ के लिए, एक नोट भेजा गया है जिसमें घटनाओं का क्रम और मूल लाइसेंस करार के प्रावधानों से अलग अपनी लागत पर वीएसपीएल द्वारा नादर्न आर्म एट्रेंस चैनल ओर टर्निंग सर्किल में केपिटल ड्रेजिंग करने के लिए वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए पत्राचार दिए गए हैं जिन्हें अंततः -16 मीटर तक ड्रेजिंग के लिए पृथक/अनुपूरक लाइसेंस करार तैयार करने में ऊपर रखा गया है। खीएसपीएल ने उक्त नोट में उन बिन्दुओं को दोबारा प्रस्तुत किया है जिनके बारे में पूर्व अनुच्छेदों में बताया गया था परन्तु विस्तृत तरीके से, इसलिए, यहां दोहराया नहीं गया है।</p> <p>खंड 1.1(iii) अनुपूरक लाइसेंस करार का प्रासंगिक खंड है जिसे वीएसपीएल के इस दावे के समर्थन में उपर्युक्त पैरा (क)(1) में उद्धरित किया गया था कि 2009-10 में केपिटल ड्रेजिंग के लिए प्रोद्भूत 16.08 करोड़ के केपेक्स को अनुपूरक करार को लागू किए जाने के बाद मुख्य लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर 2001 के दायरे में लाया गया है।</p>
(ii).	<p>(क). वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए मुख्य लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर 2001 के खंड 3.9(ग) (i) (ड) के अनुसार, वीपीटी को एलए में विनिर्दिष्ट जमा शर्तों पर लाइसेंसी की लागत तथा जिम्मेदारी पर केपिटल ड्रेजिंग करनी होगी। वीएसपीएल से अनुरोध है कि वह यह स्पष्ट करे कि इस केपिटल ड्रेजिंग क्षेत्र का कौन-सा हिस्सा संबंधित है और इस संबंध में वीएसपीएल द्वारा प्रेषित (किए जाने वाले) स्पष्टीकरण के समर्थन में मुख्य लाइसेंस करार में प्रासंगिक खंड उद्धरित करें।</p>	<p>मुख्य लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर 2001 के खंड 3.9(ग)(i)(ड) के अधीन वीपीटी द्वारा केपिटल ड्रेजिंग किए जाने के लिए अपेक्षित स्पष्टीकरण के संबंध में, यह -12/12.5 मीटर तक वीएसपीएल बर्थ ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के बर्थ फ्रंट केपिटल ड्रेजिंग के लिए है। खंड-1 के परिशिष्ट-1 पैरा 2.2 - 3रा पैरा जिसमें उल्लेख किया गया है कि "बड़े पोतों को व्यवस्थित करने के लिए -12 मीटर गहरा पूर्ण निकर्षण करने के लिए भी है और परिशिष्ट-12 खंड 1 पृष्ठ 132 - अंतिम पैरा जिसमें कहा गया है - "मै. स्टप कंसलटेंट्स ने 45,000 डीडव्यूटी तक के पोतों को व्यवस्थित करने के लिए टर्मिनल ईक्यू8 बर्थ 255 मीटर लम्बा और ईक्यू बर्थ 315 मीटर लम्बा डिजाइन किया था, बाद में भविष्य निकर्षण -12.5 मीटर तक" मुख्य लाइसेंस करार प्रासंगिक है।</p>
	<p>(ख). वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर 2001 के 3.9(ग) (i) (क) के साथ पठित खंड 3.9(ग) (i) के अनुसार, लाइसेंसदाता बिना-भेदभाव आधार पर पोतों के प्रवेश, बर्थिंग तथा नौप्रस्थान का समय निर्धारित करने की सेवाएं, पाइलटेंज तथा टोवेज बिना लागत के उपलब्ध करवायेगा परन्तु अलग-अलग विशेषताओं और ज्वारभाटीय परिस्थितियों पर निर्भर करते हुए पत्तन के उप संरक्षक द्वारा यथा निर्धारित परिशिष्ट 18 और नौप्रस्थान समयसारणी के अधीन। वीएसपीएल से अनुरोध है कि हमारी समझ के लिए इस खंड का अर्थ स्पष्ट करें।</p>	<p>खंड 3.9(ग) (i) और 3.9(ग) (i) (क) की विषयवस्तु स्वतः स्पष्ट है। तथापि, यह स्पष्ट किया गया है कि वीपीटी हमारे लाइसेंसदाता के रूप में बिना-भेदभाव आधार पर वीएसपीएल को बिना किसी लागत के वीएसपीएल बर्थों के लिए पोतों के लिए बर्थिंग, नौप्रस्थान, पाइलटेंज तथा टोवेज उपलब्ध करवायेगा परन्तु भारत सरकार द्वारा यथा निर्धारित पोतों की बर्थिंग के लिए वरीयता मानदंडों के अधीन। परन्तु, वीपीटी हमारे ग्राहकों से पाइलटेंज और बर्थिंग प्रभार आदि वसूल कर रहा है जोकि हमारे लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार नहीं है।</p>
(iii).	<p>25 अप्रैल 2018 को हुई संयुक्त सुनवाई में वीएसपीएल द्वारा दी गई प्रस्तुती के विस्तृत नोट के बिन्दु (vi) में, वीएसपीएल ने बताया है कि वीपीटी द्वारा चरण 1 निकर्षण के पूरा होने में विलंब के मद्देनजर और चूंकि सेल 30 वर्षों के करार को निष्पादित करने के लिए अपेक्षित डुबाव स्वीकार्य समय के भीतर अर्जित नहीं किया जा सकेगा, वीएसपीएल ने -13.5 मीटर निकर्षण पूरा करने के लिए एमओयू से बाहर होने के अपने निर्णय के बारे में सूचित किया था और इसे वीपीटी द्वारा सरकार के अनुमोदन से अनुमोदित कर दिया गया था और वीपीटी पत्र दिनांक 4 सितम्बर 2009 द्वारा संप्रेषित किया गया था। कृपाया 31 जनवरी 2005 को सेल के साथ हुए 30 वर्ष के करार के अनुसरण में पूरी तरह लदे पेनामेक्स पोतों के प्रहस्तन के लिए अपेक्षाओं में से एक रूप में उद्धरित सभी आंतरिक हारबर चैनलों में -13.5 मीटर के डुबाव की उपलब्धि की सीमा दर्शाये।</p>	<p>जैसाकि 25 अप्रैल 2018 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान एक प्रस्तुती के माध्यम से स्पष्ट किया गया था, यद्यपि यह लाइसेंसदाता का निकर्षण प्रवेश चैनल, आंतरिक हारबर टर्निंग सर्किल और ईक्यू-8 और ईक्यू-9 को जाने वाले उत्तरी आर्म चैनल के लिए बाध्यता है, अपनी परिकल्पित अधिकतम क्षमता के लिए अपने थ्रुपुट को अधिकतम करने के लक्ष्य के साथ वीएसपीएल अति-उत्साही था और वीपीटी द्वारा चरण-1 निकर्षण 10.70 मीटर से 12.0 मीटर तक के अनुवर्तन में प्रवेश चैनल, टर्निंग सर्किल तथा आंतरिक हारबर 12.5 मीटर से 13.5 मीटर लिया था। यह लाइसेंस करार के खंड 7.3(ख)(iv) के अनुसार है जो लाइसेंस करार के उद्देश्य को अर्जित करने के लिए एक-दूसरे से परस्पर सहयोग के लिए लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारी पर बाध्यता दर्शाता है। यह अति-उत्साही कार्यवाई 13 फरवरी 2007 को पहली बार आंतरिक हारबर में पेनामेक्स पोत के प्रवेश के कारण हुई थी और उसके बाद बाह्य लंगरगाह में सामान्य कार्गो बर्थ (जीसीबी) में उतराई के बाद सभी पेनामेक्स पोतों के प्रवेश के लिए रास्ता तैयार किया गया था। जैसाकि संयुक्त सुनवाई के दौरान पावर प्वाइंट प्रस्तुती द्वारा दर्शाया गया है, यह वीएसपीएल द्वारा रु. 16.08 करोड़ के केपेक्स के उपयोग द्वारा है, प्रवेश चैनल लम्बाई 7.5 मीटर से 111 मीटर चौड़ी की गई थी और टर्निंग सर्किल व्यास को 180 मीटर से बढ़ाकर 220 मीटर किया गया था जिससे पेनामेक्स पोतों का आंतरिक हारबर बर्थों में प्रवेश वास्तविकता बन सके।</p>

		<p>वीएसपीएल भी अल्ट्रावधि करार के अधीन इस विकास के कारण 11 मई 2008 से सेल पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन करेगा। 2008 के बाद वीपीटी में आने वाले 14.0 मीटर डुबाव वाले पेनामेक्स पोतों की संख्या असाधारण थी और यह सिर्फ प्रवेश चैनल, और प्रवेश चैनल पर चट्टान निकर्षण द्वारा टर्निंग सर्किल व्यास को चौड़ा किए जाने के कारण हुआ है, वीएसपीएल सहित वीपीटी के सम्पूर्ण आंतरिक हारबर बर्थ उतराई के बाद कम से कम 14.0 मीटर के डुबाव के साथ पेनामेक्स पोतों को बर्थ कर सकेगा। अन्यथा, पेनामेक्स पोतों से सम्पूर्ण कारोबार मात्रा गंगावरम पत्तन चली जाएगी क्योंकि बाह्य हारबर में केवल गहरा डुबाव जीसीबी अभियंत्रिकरण के लिए बीओटी लाइसेंस को हस्तांतरित किया गया था। इस तथ्य के बारे में वीपीटी द्वारा टीएमपी को पहले ही बताया गया है कि पेनामेक्स पोतों के प्रवेश के लिए तैयार किए गए मार्ग को चौड़ा करने के लिए वीएसपीएल द्वारा व्यय किया गया केपेक्स से न केवल वीएसपीएल के लिए लाभकारी होगा अपितु वीपीटी के सम्पूर्ण आंतरिक हारबर बर्थों को लाभ पहुंचेगा। इस प्रकार, भले ही, यह देखा गया हो कि उक्त केपेक्स लाइसेंस करार के प्रावधानों से अधिक व्यय किया गया था क्योंकि प्रवेश चैनल को गहरा करना वीएसपीएल का दायित्व नहीं है, और यह लाइसेंसदाता का दायित्व है कि वह शुरू में 12.0 मीटर और अनुपूरक करार के अनुसार 16.10 मीटर गहरे डुबाव की पत्तन अवसंरचना उपलब्ध करवाये, यह तथ्य अभी भी मौजूद है कि वीएसपीएल ने परियोजना सुविधाओं तथा सेवाओं के बेहतर उपयोग द्वारा अपने थ्रूपुट को बढ़ाने के लिए वीपीटी की सहमति से यह दायित्व स्वेच्छा से अपने ऊपर लिया था। इसके अलावा, अतिरिक्त अवसंरचना अथवा कैपिटल उपस्कर द्वारा क्षमता बढ़ाने वाले किसी केपेक्स को प्रोद्भूत करने के लिए 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन कोई रोक नहीं है और इसे अनुमति दिए जाने की जरूरत है यदि यह 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.5 और 2.9.6 की अपेक्षा को संतुष्ट करता है। यह उल्लेखनीय तथ्य है कि उक्त केपेक्स के कारण, मालभाड़ा बचतों से ट्रेड को लाभ पहुंचा है, प्रवेश चैनल के चौड़ा होने के बाद आंतरिक हारबर के उत्तरी आर्म में प्रवेश करने वाले सभी पेनामेक्स पोतों से पोत संबंधित प्रभारों की वसूली से वीपीटी को लाभ पहुंचा है। सभी आंतरिक हारबर बर्थों में 13.5 मीटर के डुबाव को अर्जित करने की सीमा रु. 16.08 करोड़ के केपेक्स के प्रोद्भूत के लिए संलग्न की गई व्यय बिल प्रतियों के ब्योरो से नोट किया जाएगा।</p> <p>संक्षेप में, वीएसपीएल ने निम्नलिखित निवेदन किया है:</p> <p>(क). लाइसेंस करार प्रावधानों के बाहर भी किसी केपेक्स को प्रोद्भूत करने के लिए 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन कोई सीमा नहीं है बशर्ते प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.9.5 और 2.9.6 के अनुसार प्रशुल्क वृद्धि में सुधार में यही परिणाम हों, पत्तन उपयोक्ताओं को बचत हो, परिचालनात्मक कुशलता में वृद्धि हो आदि।</p> <p>(ख). अनुपूरक करार करने के बाद, मुख्य लाइसेंस करार में डुबाव स्तर उपलब्ध करवाने के वीपीटी के दायित्व को प्रवेश चैनल, आंतरिक हारबर चैनलों तथा हमारे बर्थ फ्रंटों में संशोधित कर -16.10 मीटर किया गया है। अन्यथा, पोतों के प्रवेश तथा बर्थिंग के समयनिर्धारण की मरीन सेवा उपलब्ध करवाने के खंड 3.9(C)(i) के अनुसार उनका दायित्व पूरा नहीं किया जा सका था। इसके अलावा, परियोजना सुविधाओं तथा सेवाओं के प्रबंधन, परिचालन तथा अनुसंधान के लिए जरूरी सामान्य पत्तन अवसंरचना उपलब्ध करवाना लाइसेंस करार के खंड 3.9(ग)(i)(च) के अनुसार लाइसेंसदाता का दायित्व है। लाइसेंसधारी की क्षमता और बर्थ डिजाइन वाली विभिन्न पत्तन विशेषताओं को पूरा करने के लिए अपेक्षित डुबाव उपलब्ध करवाने के लिए लाइसेंसदाता द्वारा पत्तन अवसंरचना उपलब्ध करवाई जाए।</p> <p>(ग). हालांकि जैसे ऊपर बताया गया है पर्याप्त डुबाव सुविधा उपलब्ध करवाना लाइसेंसदाता का दायित्व है, हमारे लाइसेंस करार के उद्देश्य को अर्जित करने के लिए लाइसेंसदाता की सहमति की आंशिक अथवा पूर्ण सहमति से लाइसेंसधारी द्वारा लाइसेंसदाता का दायित्व पूरा करने के लिए हमारे लाइसेंस करार में कोई रोक नहीं है।</p> <p>(घ). वीपीटी ने वीएसपीएल के उक्त केपेक्स द्वारा लगाये गए टर्निंग सर्किल दाये तथा प्रवेश चैनल को चौड़ा करने के बिन्दु से 16.1 मीटर गहरा करने के कार्य को पूरा किया था।</p> <p>(ङ). केपेक्स ने -16.10 मीटर तक निकर्षण के पूरा होने तक 2008 से उतराई के बाद पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन करने में समर्थ बनाते हुए वीपीटी के सभी आंतरिक हारबर बर्थों को लाभ पहुंचाया था। इसके अलावा, वीएसपीएल और वीपीटी, ट्रेड ने</p>
--	--	--

		उत्तराई के बाद चार्टरिंग पेनामेक्स पोतों द्वारा लाभ पहुंचाया था।																																																																																																																								
		(च). हालांकि रु. 16.08 करोड़ के केपेक्स का लाभ हमारे बर्थों में पेनामेक्स पोतों के प्रवेश के साथ 2008 से प्रोदभूत हुआ था, परन्तु पूरी तरह से लदे पेनामेक्स पोतों की बर्थिंग संभव बनाने के लिए फरवरी 2016 में वीपीटी द्वारा -16.10 मीटर तक गहरा करने के कार्य को पूरा किया गया था। इसलिए, अनुरोध है कि इस केपेक्स की अनुमति कम से कम मौजूदा प्रशुल्क चक्र 2017-2020 से दी जाए।																																																																																																																								
(iv).	<p>25 अप्रैल 2018 को हुई संयुक्त सुनवाई में वीएसपीएल द्वारा दी गई प्रस्तुती के विस्तृत नोट के बिन्दु (vii) में, वीएसपीएल ने रु. 16.08 करोड़ का ब्रेकअप दिया था जिसमें से रु. 14.24 करोड़ रनिंग बिलों से धाराती ड्रेजिंग के विरुद्ध भुगतान के लिए है ; रु. 1.86 करोड़ वित्त लागत के प्रभाजन के लिए(रु. 6.95 करोड़ ड्रेजर अग्रिम के मोबिलाइजेशन के लिए है। वीएसपीएल से अनुरोध है कि इससे संबंधित प्रत्येक मद को स्पष्ट करें। यह भी स्पष्ट करें कि अग्रिम की वसूली के लिए बी.जी. का नकदीकरण रु. 16.08 करोड़ पर पहुंचने के लिए क्यों घटाया गया है और बी.जी. के नकदीकरण के कारण बतायें। कृपया रु. 16.08 करोड़ का ब्रेकअप देते हुए विस्तृत नोट के साथ संलग्न तालिका में दिए गए रु. 9.00 लाख के सिडिकेट शुल्क के व्यय की प्रकृति स्पष्ट करें।</p>	<p>यह पुष्टि की गई है कि दावाकृत रु. 16.08 करोड़ का कापेक्स आंतरिक हारबर के कुछ क्षेत्रों तथा सांयोगिक कार्यों में चट्टान निकर्षण तथा सॉफ्ट मुदा निकर्षण द्वारा प्रवेश चैनल, टर्निंग सर्किल दायरे को चौड़ा करने के लिए किए गए वास्तविक कार्य की सीमा तक निकर्षण संविदाकार को भुगतान की गई राशि है।</p> <p>रु. 16.08 करोड़ का कापेक्स प्रोदभूत करने के लिए संलग्न प्रत्येक बिल के व्यय के व्योरे नीचे दिए गए हैं:</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>संविदाकार का नाम</th><th>किए गए कार्य/व्यय का नाम</th><th>बिल सं. संदर्भ</th><th>राशि रु. में</th><th>अभ्युक्तिता</th></tr><tr><td>1.</td><td>धाराती ड्रेजिंग कं.</td><td>प्रवेश चैनल और टर्निंग सर्किल की जेट प्रोबिंग तथा ड्रेजिंग</td><td>1st आर.ए. बिल</td><td>23,19,777/-</td><td>बिल प्रतिलिपि संलग्न</td></tr><tr><td>2.</td><td>सम.</td><td>सम.</td><td>2 आर.ए. बिल</td><td>77,58,243/-</td><td>सम.</td></tr><tr><td>3.</td><td>सम.</td><td>35316 का निकर्षण सह मुदा ड्रेजिंग तथा जेट प्रोबिंग</td><td>3rd आर.ए. बिल</td><td>3,28,09,863/-</td><td>सम.</td></tr><tr><td>4.</td><td>सम.</td><td>आईएचसी तथा आईएचटीसी में ड्रेजिंग तथा जेट प्रोबिंग</td><td>4th आर.ए. बिल</td><td>2,74,70,028/-</td><td>सम.</td></tr><tr><td>5.</td><td>सम.</td><td>सम.</td><td>5th आर.ए. बिल</td><td>1,27,11,305/-</td><td>सम.</td></tr><tr><td>6.</td><td>सम.</td><td>इक्व्यू-8 और इक्व्यू-9</td><td>5th आर.ए. बिल</td><td>63,65,955/-</td><td>सम.</td></tr><tr><td>7.</td><td>सम.</td><td>चट्टान, सॉफ्ट मुदा में ड्रेजिंग तथा इक्व्यू-8 तथा इक्व्यू-9</td><td>6th आर.ए. बिल</td><td>1,64,45,307/-</td><td>सम.</td></tr><tr><td>8.</td><td>सम.</td><td>सम.</td><td>7th आर.ए. बिल</td><td>1,44,73,108/-</td><td>सम.</td></tr><tr><td>9.</td><td>सम.</td><td>सम.</td><td>8th आर.ए. बिल</td><td>1,21,86,143/-</td><td>सम.</td></tr><tr><td>10.</td><td>सम.</td><td>आईएचसी, आईएचटीसी में चट्टान तथा सॉफ्ट ड्रेजिंग तथा उत्तरी आर्म</td><td>9th आर.ए. बिल</td><td>24,09,333/-</td><td>सम.</td></tr><tr><td>11.</td><td>सम.</td><td>सम.</td><td>10th आर.ए. बिल</td><td>74,79,360/-</td><td>बिल नहीं मिल रहा है रिकार्ड ब्र 10 वर्ष</td></tr><tr><td>12.</td><td>तटीय ओवरसीज</td><td>इक्व्यू-9 की विस्तारित लम्बाई में ड्रेजिंग</td><td>बिल सं. डीआरडीजी/02/07-08 दिनांक 25.2007</td><td>69,89,250/-</td><td>बिल प्रतिलिपि संलग्न</td></tr><tr><td>13.</td><td>वीपीटी</td><td>ड्रेजिंग प्रभार</td><td>क्यूएमएआर/11/02.1.08</td><td>11,72,481/-</td><td>सम.</td></tr><tr><td>14.</td><td>ऋणदाता</td><td>1.1.2006 से 31.3.2008 तक प्रभाजित वित्त लागत</td><td></td><td>1,77,24,814/-</td><td>एन.ए.</td></tr><tr><td>15.</td><td>सिडिकेशन शुल्क</td><td>प्रभाजन</td><td></td><td>9,00,000/-</td><td>एन.ए.</td></tr><tr><td>16.</td><td>मरीन एंड इंडियन स्कूल ऑफ माइन्स</td><td>सिम्यूलेशन अध्ययन</td><td></td><td>26,77,979/-</td><td>मरीन तथा रणनीति भारतालन का बिल संलग्न है</td></tr><tr><td>17.</td><td>कुल बिल</td><td></td><td></td><td>17,18,92,946/-</td><td></td></tr><tr><td>18.</td><td>भुगतान किए गए मोबिलाइजेशन अग्रिमों से ऊपर बी.जी. वसूली की अधिकता</td><td></td><td></td><td>(1,09,87,697/-)</td><td>..</td></tr><tr><td>19.</td><td>सूचीकृत राशि</td><td></td><td></td><td>16,09,05,249/-</td><td></td></tr></table> <p>“ कवर नहीं किए गए ड्रेजर के मोबिलाइजेशन के लिए भुगतान किए गए मोबिलाइजेशन अग्रिम 31 मार्च 2008 के अनुसार रु. 6,95,12,303/- थे। इसे रु. 8,05,00,000/- के लिए धाराती ड्रेजिंग कम्पनी की बी.जी. के नकदीकरण द्वारा पूर्णतः वसूल किया गया था। रु. 1,09,87,697/- की शेष बी.जी. राशि केपेक्स लागत में जमा की गई थी जैसाकि ऊपर दिखाया गया है।</p> <p>एक परिसंपत्ति तक प्रभाजित वित्त लागत को वाणिज्यिक परिचालन में लाया गया</p>	क्र.सं.	संविदाकार का नाम	किए गए कार्य/व्यय का नाम	बिल सं. संदर्भ	राशि रु. में	अभ्युक्तिता	1.	धाराती ड्रेजिंग कं.	प्रवेश चैनल और टर्निंग सर्किल की जेट प्रोबिंग तथा ड्रेजिंग	1 st आर.ए. बिल	23,19,777/-	बिल प्रतिलिपि संलग्न	2.	सम.	सम.	2 आर.ए. बिल	77,58,243/-	सम.	3.	सम.	35316 का निकर्षण सह मुदा ड्रेजिंग तथा जेट प्रोबिंग	3 rd आर.ए. बिल	3,28,09,863/-	सम.	4.	सम.	आईएचसी तथा आईएचटीसी में ड्रेजिंग तथा जेट प्रोबिंग	4 th आर.ए. बिल	2,74,70,028/-	सम.	5.	सम.	सम.	5 th आर.ए. बिल	1,27,11,305/-	सम.	6.	सम.	इक्व्यू-8 और इक्व्यू-9	5 th आर.ए. बिल	63,65,955/-	सम.	7.	सम.	चट्टान, सॉफ्ट मुदा में ड्रेजिंग तथा इक्व्यू-8 तथा इक्व्यू-9	6 th आर.ए. बिल	1,64,45,307/-	सम.	8.	सम.	सम.	7 th आर.ए. बिल	1,44,73,108/-	सम.	9.	सम.	सम.	8 th आर.ए. बिल	1,21,86,143/-	सम.	10.	सम.	आईएचसी, आईएचटीसी में चट्टान तथा सॉफ्ट ड्रेजिंग तथा उत्तरी आर्म	9 th आर.ए. बिल	24,09,333/-	सम.	11.	सम.	सम.	10 th आर.ए. बिल	74,79,360/-	बिल नहीं मिल रहा है रिकार्ड ब्र 10 वर्ष	12.	तटीय ओवरसीज	इक्व्यू-9 की विस्तारित लम्बाई में ड्रेजिंग	बिल सं. डीआरडीजी/02/07-08 दिनांक 25.2007	69,89,250/-	बिल प्रतिलिपि संलग्न	13.	वीपीटी	ड्रेजिंग प्रभार	क्यूएमएआर/11/02.1.08	11,72,481/-	सम.	14.	ऋणदाता	1.1.2006 से 31.3.2008 तक प्रभाजित वित्त लागत		1,77,24,814/-	एन.ए.	15.	सिडिकेशन शुल्क	प्रभाजन		9,00,000/-	एन.ए.	16.	मरीन एंड इंडियन स्कूल ऑफ माइन्स	सिम्यूलेशन अध्ययन		26,77,979/-	मरीन तथा रणनीति भारतालन का बिल संलग्न है	17.	कुल बिल			17,18,92,946/-		18.	भुगतान किए गए मोबिलाइजेशन अग्रिमों से ऊपर बी.जी. वसूली की अधिकता			(1,09,87,697/-)	..	19.	सूचीकृत राशि			16,09,05,249/-	
क्र.सं.	संविदाकार का नाम	किए गए कार्य/व्यय का नाम	बिल सं. संदर्भ	राशि रु. में	अभ्युक्तिता																																																																																																																					
1.	धाराती ड्रेजिंग कं.	प्रवेश चैनल और टर्निंग सर्किल की जेट प्रोबिंग तथा ड्रेजिंग	1 st आर.ए. बिल	23,19,777/-	बिल प्रतिलिपि संलग्न																																																																																																																					
2.	सम.	सम.	2 आर.ए. बिल	77,58,243/-	सम.																																																																																																																					
3.	सम.	35316 का निकर्षण सह मुदा ड्रेजिंग तथा जेट प्रोबिंग	3 rd आर.ए. बिल	3,28,09,863/-	सम.																																																																																																																					
4.	सम.	आईएचसी तथा आईएचटीसी में ड्रेजिंग तथा जेट प्रोबिंग	4 th आर.ए. बिल	2,74,70,028/-	सम.																																																																																																																					
5.	सम.	सम.	5 th आर.ए. बिल	1,27,11,305/-	सम.																																																																																																																					
6.	सम.	इक्व्यू-8 और इक्व्यू-9	5 th आर.ए. बिल	63,65,955/-	सम.																																																																																																																					
7.	सम.	चट्टान, सॉफ्ट मुदा में ड्रेजिंग तथा इक्व्यू-8 तथा इक्व्यू-9	6 th आर.ए. बिल	1,64,45,307/-	सम.																																																																																																																					
8.	सम.	सम.	7 th आर.ए. बिल	1,44,73,108/-	सम.																																																																																																																					
9.	सम.	सम.	8 th आर.ए. बिल	1,21,86,143/-	सम.																																																																																																																					
10.	सम.	आईएचसी, आईएचटीसी में चट्टान तथा सॉफ्ट ड्रेजिंग तथा उत्तरी आर्म	9 th आर.ए. बिल	24,09,333/-	सम.																																																																																																																					
11.	सम.	सम.	10 th आर.ए. बिल	74,79,360/-	बिल नहीं मिल रहा है रिकार्ड ब्र 10 वर्ष																																																																																																																					
12.	तटीय ओवरसीज	इक्व्यू-9 की विस्तारित लम्बाई में ड्रेजिंग	बिल सं. डीआरडीजी/02/07-08 दिनांक 25.2007	69,89,250/-	बिल प्रतिलिपि संलग्न																																																																																																																					
13.	वीपीटी	ड्रेजिंग प्रभार	क्यूएमएआर/11/02.1.08	11,72,481/-	सम.																																																																																																																					
14.	ऋणदाता	1.1.2006 से 31.3.2008 तक प्रभाजित वित्त लागत		1,77,24,814/-	एन.ए.																																																																																																																					
15.	सिडिकेशन शुल्क	प्रभाजन		9,00,000/-	एन.ए.																																																																																																																					
16.	मरीन एंड इंडियन स्कूल ऑफ माइन्स	सिम्यूलेशन अध्ययन		26,77,979/-	मरीन तथा रणनीति भारतालन का बिल संलग्न है																																																																																																																					
17.	कुल बिल			17,18,92,946/-																																																																																																																						
18.	भुगतान किए गए मोबिलाइजेशन अग्रिमों से ऊपर बी.जी. वसूली की अधिकता			(1,09,87,697/-)	..																																																																																																																					
19.	सूचीकृत राशि			16,09,05,249/-																																																																																																																						

	<p>है जिसे लेखांकन मानकों के अनुसार परिसंपत्ति की लागत के हिस्से के रूप में जोड़ा (पूँजीकृत) जाना है। उसके बाद, यही एक राजस्व व्यय है और प्रशुल्क परिकलन के लिए परिचालन की वित्त लागत के रूप में स्वीकार्य नहीं है।</p> <p>रु. 9.00 लाख का सिंडिकेट शुल्क लोन सिंडिकेट द्वारा हमारी परियोजना के लिए मियादी ऋण की व्यवस्था करने के लिए सेवा प्रभारों के लिए भुगतान किया गया था। रु. 9.00 लाख इस केपेक्स के लिए सिंडिकेट शुल्कों का प्रभाजन है।</p> <p>ड्रेजिंग संविदाकार विंडो अवधियों, नौसेना पोतों के आवागमन आदि के कारण ड्रेजर्स के निष्क्रिय समय आदि और छोड़ना जैसे कारणों के कारण अव्यवहार्य पाते हुए वीपीटी का चरण 1 निकर्षण भी पूरा नहीं कर सका था। वीएसपीएल ने वीपीटी के उसी संविदाकार को चरण 2 ड्रेजिंग कार्य सौंपा था। रु. 16.08 करोड़ का भुगतान रनिंग बिलों के अनुसार वास्तविक कार्य मात्राओं के लिए किया गया था। छोड़ने के समय, रु. 6.95 करोड़ का कवर नहीं किया गया मोबिलाइजेशन अग्रिम था जिसे संविदाकार के रु. 8.05 करोड़ के कार्यनिष्पादन बी.जी. से वसूल किया गया था।</p>
--	--

7. लाइसेंसदाता पत्तन, वीपीटी से भी हमारे पत्र दिनांक 15 मई 2018 द्वारा अनुरोध किया गया था कि कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना 25 मई 2018 तक भेजी जाए जिसके लिए अनुस्मारक दिनांक 29 मई 2018, 20 जून 2018 और 5 जुलाई 2018 भेजे गए थे। इस प्रतिसाद में, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 अगस्त 2018 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना और वीपीटी द्वारा प्रेषित तदनुसारी जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:—

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	वीपीटी द्वारा तैयार किया गया जवाब
क.	200-10 में केपिटल ड्रेजिंग के लिए प्रोद्भूत रु. 16.88 करोड़ के केपेक्स के लिए अस्वीकृति:	
(i).	(क). संयुक्त सुनवाई में, वीएसपीएल ने दावा किया था कि वीएसपीएल द्वारा किए गए केपेक्स के खाते में टर्निंग चक्र के दायरे में वृद्धि और चौड़े किए गए चैनल का लाभ वीपीटी और ट्रेड को उपलब्ध था। वीपीटी ने भी संयुक्त सुनवाई में कहा था कि वीएसपीएल द्वारा चैनल को चौड़ा किए जाने से पत्तन को लाभ पहुंचा है। वीपीटी विस्तार से बताये कि वीएसपीएल द्वारा किए गए केपेक्स के खाते में टर्निंग चक्र के दायरे में वृद्धि और चौड़े किए गए चैनल से पत्तन को कैसे लाभ हुआ है और यह भी दर्शाये कि किस वर्ष में वीपीटी को लाभ हुआ है।	(क). यह सूचित किया जाता है कि, आंतरिक चैनल तथा आंतरिक टर्निंग चक्र को गहरा और चौड़ा करने का कार्य अपनी निधियों से (-) 11.8 मीटर और (-) 12.35 मीटर तक चरण-1 निकर्षण के अधीन वीपीटी द्वारा किया गया था जो 2009 में पूरा हुआ था। इसलिए, यह दावा कि, वीएसपीएल द्वारा किए गए केपेक्स के खाते से आंतरिक चैनल तथा आंतरिक टर्निंग सर्किल में (-) 13.5 मीटर तक चौड़ा तथा गहरा करने से वीपीटी और ट्रेड को लाभ पहुंचा है, यह सही नहीं है। (ख). इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि मैं, वीएसपीएल ने वीपीटी से अनुरोध किया था कि उनके बर्थों के लिए पेनामेक्स पोतों को सुविधा प्रदान करने के लिए उसके स्वयं के जोखिम तथा लागत पर ईक्व्यू-8 और ईक्व्यू-9 तक जाने वाले आंतरिक चैनल तथा आंतरिक टर्निंग सर्किल जलमार्गों को (-) 13.50 मीटर तक चौड़ा और गहरा करने के लिए उसे अनुमति दी जाए और इस संबंध में 24-11-2006 को वीएसपीएल के साथ एमओयू पर हस्ताक्षर किए गए थे, जोकि पृथक और भिन्न है तथा वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच मौजूदा बीओटी करार के लिए प्रासंगिक नहीं है। इसमें यह उल्लेख किया गया था कि इसके लिए व्यय को लाइसेंस करार के अधीन व्यय के रूप में नहीं माना जा सकता, और वीएसपीएल इस खाते में किसी क्षतिपूर्ति का दावा नहीं करेगा। इसके अलावा, उल्लेख किया गया है कि, वीएसपीएल चरण-1 निकर्षण कार्य के पूरा होने के संबंध में वीपीटी से सूचना प्राप्त होने पर ही गहरा करने का कार्य किया जाएगा। वीएसपीएल ने आंतरिक हारबर टर्निंग सर्किल में और गहरा करने का कार्य किया था परन्तु केवल एक हिस्सा पूरा कर पाया था, जोकि उन उच्चतर डुबाव वाले पोतों के लिए पूरी तरह उपयोगी नहीं है जिस प्रयोजन से एमओयू पर हस्ताक्षर किए गए थे। आखिरकार वीएसपीएल की मांग के अनुसार एमओयू वापिस ले लिया गया था।
	(ख). वीपीटी ने बिन्दु सं. 3 में वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय अपने पत्र दिनांक 25 अप्रैल 2018 द्वारा अपने पूर्व निर्णय को दोहराया था कि वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल द्वारा प्रोद्भूत रु. 16.08 करोड़ का व्यय लाइसेंस करार के प्रावधान के अनुसार नहीं है। जब वीपीटी ने स्वीकार किया है कि रु. 16.08 करोड़ के केपेक्स के लेखा पर वीएसपीएल द्वारा चैनल चौड़ा करने से पत्तन को लाभ पहुंचा था, वीपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध है कि प्रशुल्क में इस केपेक्स पर विचार करने के लिए वीएसपीएल द्वारा मांग की गई समीक्षा पर 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.5 और 2.9.6 के मद्देनजर विचार किया जा सकता है, रु. 16.08 करोड़ के केपेक्स का दावा करने के लिए वीएसपीएल द्वारा दिए गए कारणों में से एक के होते हुए उक्त खंडों का उद्धरण।	जैसाकि पहले ऊपर बताया गया है, रु. 16.08 करोड़ का व्यय जो चैनल को गहरा और चौड़ा करने के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रोद्भूत किया गया था, इससे पत्तन को लाभ नहीं हुआ था क्योंकि वीएसपीएल आशयित उच्चतर डुबाव वाले पोतों को लाने के लिए अपेक्षित निकर्षण कार्य पूरा करने में विफल रहा था और कार्य का केवल एक हिस्सा/भाग ही पूरा हुआ था, जोकि उच्चतर डुबाव वाले पोतों के प्रहस्तन के लिए उपयोगी नहीं था। आंतरिक हारबर के आंतरिक चैनल को (-) 13.5 मीटर गहरा करने और, बड़े आकार के पोतों के प्रवेश के लिए सुविधा प्रदान करने हेतु आंतरिक हारबर के टर्निंग सर्किल को चौड़ा करने के कार्य को पूरा करने में विफल रहने पर, वीएसपीएल ने एमओयू वापिस लेने की मांग की थी और तदनुसार एमओयू 2009 में वापिस ले लिया गया था।
(ii).	इस समय की समीक्षा के लिए वीएसपीएल का मुख्य निवेदन है कि प्राधिकरण द्वारा इस केपेक्स की अनुमति नहीं देने का एकमात्र कारण इसका मुख्य लाइसेंस करार के अनुसार नहीं होना था। यह बताते हुए कि अनुपूरक लाइसेंस करार दिनांक 20 जून 2015 करते हुए, उक्त कारण की वैधता समाप्त हो चुकी है और अब इस केपेक्स को इसके मुख्य लाइसेंस करार के दायरे में लाया गया है, वीएसपीएल ने हमसे अनुरोध किया है कि 2017-2020 के मौजूदा प्रशुल्क चक्र से कम से कम वीपीटी के साथ	वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हुआ अनुपूरक करार दिनांक 20 जून 2015 डिजिटल कार्य के रूप में वीएसपीएल के अनुरोध पर डीसीआई के माध्यम से वीपीटी द्वारा बर्थ के फंस को 50 मीटर चौड़ा करने तथा गहराई (-) 16.10 मीटर गहरा करने के लिए वीएसपीएल के ईक्व्यू-8 और ईक्व्यू-9 बर्थों के बर्थ फ्रंट पर कार्य करने के लिए है। इसलिए, वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हुआ अनुपूरक करार आंतरिक चैनल और आंतरिक टर्निंग सर्किल को गहरा तथा चौड़ा करने के

	अनुपूरक करार लागू किए जाने के बाद इस केपेक्स को अनुमति देने पर विचार किया जाए। इस संबंध में, वीपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित सूचना भेजे—	लिए वर्ष 2009-10 के दौरान प्रोदभूत करने के लिए बताये गए रु. 16.08 करोड़ के केपिटल निकर्षण व्यय को स्वीकृत करने के लिए बिल्कुल प्रासंगिक नहीं है, नवम्बर 2006 में हस्ताक्षरित एमओयू के हिस्से के रूप में लिया गया है। यह देखा गया है कि व्यय 2009-10 के दौरान दिखाया गया था, परन्तु एमओयू को 2009 में समाप्त तथा वापिस ले लिया गया था।
	(क). कृपया स्पष्ट करें कि क्या वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हुआ अनुपूरक करार (एसए) दिनांक 20 जून 2015 चैनल को चौड़ा करने तथा आंतरिक हारबर को गहरा करने के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए रु. 16.08 करोड़ के केपिटल निकर्षण व्यय को स्वीकार करने के लिए प्रासंगिक है।	जैसाकि पहले ही ऊपर बताया गया है, वीपीटी को वीएसपीएल द्वारा करवाये गए आंतरिक चैनल, आंतरिक हारबर टर्निंग सर्किल के गहरा करने तथा चौड़ा करने के कार्य से लाभ नहीं हुआ था क्योंकि वे कार्य को पूरा करने में विफल रहे थे और कार्य का एक हिस्सा/भाग ही पूरा किया गया था जोकि उच्चतर डुबाव वाले पोतों को लाने के लिए उपयोगी नहीं था जिस आशय से ऐसा किया गया था।
	(ख). वीएसपीएल ने संयुक्त सुनवाई में अपने पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण के लिए विस्तृत नोट भेजा था जिसकी प्रति संलग्न की गई है। जिसमें वीएसपीएल ने बिन्दु सं. 3(iii) में कहा है कि अनुच्छेद 3.9(क)(i)(ख) के अनुसार, प्रहस्तिता कार्गो को अधिकतम बढ़ाने के लिए प्रयास करना वीएसपीएल (लाइसेंसधारी) का दायित्व है ताकि परियोजना सुविधाओं तथा सेवाओं का सर्वोत्तम उपयोग किया जा सके। इसलिए, इसके मुख्य लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.3(iv) के अधीन, यह दायित्व है कि लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारी लाइसेंस करार के उद्देश्यों को पूरा करने के लिए परस्पर सहयोग करें। इसके अलावा, वीएसपीएल ने बताया है कि उक्त केपेक्स ने प्रवेश चैनल को चौड़ा करने में सहयोग किया है जो न केवल वीएसपीएल अपितु वीपीटी के बर्थों के लिए भी आंतरिक हारबर बर्थों में पेनामेक्स पोतों के प्रवेश के लिए मार्ग तैयार किया है। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी ने भी यह स्वीकार किया था कि वीएसपीएल द्वारा केपेक्स के खाते में चैनल को चौड़ा करने का लाभ वीपीटी को उपलब्ध नहीं था। उपर्युक्त के मद्देनजर और जैसाकि ऊपर बताया गया है वीएसपीएल द्वारा उल्लिखित एलए के प्रावधानों के मद्देनजर, वीपीटी से अनुरोध है कि अपने पूर्व निर्णय को बनाये रखने का औचित्य बताये कि रु. 16.08 करोड़ का केपिटल निकर्षण व्यय मुख्य लाइसेंस करार के अधीन व्यय के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता और वीएसपीएल इस खाते पर संवर्धनात्मक प्रशुल्क का दावा नहीं करेगा।	जैसाकि ऊपर बताया गया है, वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हस्ताक्षरित नवम्बर 2006 का एमओयू और वीएसपीएल तथा वीपीटी के बीच हुआ अनुपूरक करार दिनांक 20 जून 2015 भिन्न और अलग हैं तथा इन दोनों में कोई संबंध नहीं है। वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हुआ नवम्बर 2006 का एमओयू ईक्यू-8 और 9 बर्थों को जाने वाले जलमार्गों, आंतरिक हारबर के प्रवेश चैनल और आंतरिक टर्निंग सर्किल को अपने स्वयं के जोखिम तथा लागत पर (-) 13.50 मीटर गहरा तथा चौड़ा करने के लिए है ताकि उनके बर्थों में पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तिता किया जा सके। चूंकि वे कार्य को पूरा करने में विफल रहे थे और केवल एक भाग या हिस्सा ही पूरा हुआ था, इसलिए उनके अनुरोध पर 2009 के दौरान एमओयू वापिस ले लिया गया था। 2015 का अनुपूरक करार वीएसपीएल के अनुरोध पर जमा किए गए कार्य के रूप में, (-) 16.1 मीटर तक वीएसपीएल बर्थों को केवल 50 मीटर चौड़ा करने के लिए बर्थ फ्रंट निकर्षण करने के लिए है। इसलिए, वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित रु. 16.08 करोड़ का व्यय बर्थ किराया प्रभारों की समीक्षा के लिए सुविचारित नहीं किया जा सकता क्योंकि शुरु किया गया काम पूर्णतः समाप्त नहीं हुआ था और कोई आशयित प्रयोजन पूरा नहीं हुआ था। इस प्रकार, 2006 के एमओयू के माध्यम से वीएसपीएल द्वारा किए गए कार्य से वीपीटी को लाभ नहीं हुआ था और एमओयू में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि इस निवेश को लाइसेंस करार के अधीन व्यय के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता और इस खाते में कोई क्षतिपूर्ति का दावा नहीं करेगा।
	(ग). वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हुआ नवम्बर 2006 का एमओयू जिसमें वीएसपीएल ने प्रवेश चैनल, आंतरिक हारबर टर्निंग सर्किल तथा आंतरिक हारबर के नादर्न आर्म के जलमार्गों को -13.5 मीटर तक गहरा और चौड़ा करना था, इसे पहले ही वापिस लिया जा चुका है। उसके मद्देनजर और वीएसपीएल तथा वीपीटी के बीच हुए अनुपूरक करार दिनांक 20 जून 2015 (मुख्य लाइसेंस करार) के मद्देनजर जिसमें लाइसेंसदाता वीपीटी ने वीएसपीएल को ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के बर्थ फ्रंट को गहरा करने का कार्य करने की अनुमति दी थी, वीपीटी से अनुरोध है कि यह जांच करे कि क्या इस केपेक्स रु. 16.08 करोड़ की समीक्षा के लिए वीएसपीएल का प्रस्ताव बर्थ किराया प्रभारों की समीक्षा के लिए सुविचारित किया जा सकता है।	वीएसपीएल के साथ हुआ अनुपूरक करार केवल बर्थों के फ्रंट में 50 मीटर तक ईक्यू-8 और ईक्यू-9 बर्थों के बर्थ फ्रंट को गहरा करने के लिए है। ईक्यू-8 और ईक्यू-9 बर्थों के फ्रंट में आंतरिक चैनल, आंतरिक टर्निंग सर्किल और नादर्न आर्म के 50 मीटर का मुख्य निकर्षण वीपीटी द्वारा अपनी लागत पर पूरा करवाया गया था। इसलिए, वर्ष 200-10 में वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित रु. 16.08 करोड़ का व्यय बर्थ किराया प्रभारों की समीक्षा के लिए सुविचारित नहीं किया जा सकता।
(iii).	(क). वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर 2001 के खंड 3.9(ग) (i) (ड) के अनुसार, वीपीटी एलए में यथा विनिर्दिष्ट जमा शर्तों पर लाइसेंसधारी की लागत तथा जिम्मेदारी पर केपिटल निकर्षण करने के लिए उपकृत है। वीपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध है कि केपिटल निकर्षण का कौन सा हिस्सा संबंधित है और वीपीटी द्वारा प्रेषित (किए जाने वाले) स्पष्टीकरण के समर्थन में मुख्य लाइसेंस करार में प्रासंगिक खंड दें।	(1). खंड 3.9 परिचालन तथा अनुरक्षण चरण ग के अनुसार, लाइसेंसदाता के दायित्व मरीन और सेवाएं। प्रासंगिक भाग नीचे दिया गया है— (ड) लाइसेंसधारी की लागत तथा जिम्मेदारी पर केपिटल निकर्षण करना और लाइसेंसधारी द्वारा लाइसेंसदाता के पास बर्थ की प्रमाजित निकर्षण लागत अर्थात् रु. 5 करोड़ जमा करने के बाद, और जमाशायि केपिटल निकर्षण के पूरा होने के बाद एक बार वास्तविक केपिटल निकर्षण लागत ज्ञात के बाद समायोजित की जाएगी। लाइसेंसदाता प्रख्यात ठेकेदार के माध्यम से इस कार्य को करेगा और सभी पड़ोसी बर्थों के लिए निकर्षण अंतर-आश्रितता के मद्देनजर समानान्तरतः किया जाएगा। (2). परिशिष्ट 12 — कार्यकारी सार (लाइसेंस करार का पृष्ठ 131)। प्रासंगिक भाग निम्नवत् है। “हमने अनुमान लगाया है कि निकर्षण वीपीटी के समन्वय से हमारी लागत पर किया जाएगा अथवा वीपीटी को भुगतान की जाने वाली निकर्षण की लागत चैनल के निकर्षण की शुरुआत से पहले जमा किया जाएगा। वीपीटी अथवा हमारे द्वारा निकर्षण का विकल्प एलओआई की प्राप्ति के बाद हमारे द्वारा निर्णय किया जाएगा।” (3). मै. गैमन इंडिया ने सूचित किया था कि बोली के अनुसार (कार्यकारी सार — परिशिष्ट 12 पृष्ठ)। वीपीटी अथवा उनके स्वयं द्वारा निकर्षण किए जाने का विकल्प एलओआई जारी किए जाने के बाद प्रयोग किया जाएगा। उन्होंने यह भी सूचित किया था कि लाइसेंसधारी के पत्र दिनांक 2-8-2001 द्वारा उन्होंने उनके स्वयं द्वारा निकर्षण किए जाने का विकल्प प्रयोग किया था।

		(4). परिशिष्ट-12 द्वारा उपलब्ध करवाये गए विकल्प के मद्देनजर, इसपर सहमति है कि निकर्षण उनके स्वयं द्वारा किया जाएगा।
(ख).	वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर 2001 के 3.9(ग)(i)(क) के साथ पठित खंड 3.9(ग)(i) के अनुसार, लाइसेंसदाता लाइसेंसधारी को बिना लागत के ये सुविधाएं - प्रवेश का समय निर्धारित करना, पोतों की बर्थिंग तथा नौचालन, बिना-भेदभाव आधार पर पाइलटेंज तथा टोवेज प्रदान करेगा परन्तु अलग-अलग विशेषताओं तथा ज्वारभाटीय परिस्थितियों पर निर्भर करते हुए पत्तन के उप संरक्षक द्वारा यथा निर्धारित नौचालन अनुसूची और परिशिष्ट 18 में निर्धारित वरीयता मानदंडों के अधीन। वीपीटी से अनुरोध है कि हमारी समझ के लिए इस खंड को कृपया संक्षेप में स्पष्ट करें।	मौजूदा खंड वीएसपीएल द्वारा परिचालित बर्थ सं. ईक्यू-8 और ईक्यू-9 में पोतों की बर्थिंग के लिए अनुसरित की जाने वाली प्रक्रिया की रूपरेखा तैयार करता है। इस संबंध में, यह बताया गया है कि मौजूदा खंड के अनुसार, पोतों को वीएसपीएल द्वारा दी गई सहमति का अनुसरण करते हुए पहले आओ-पहले पाओ आधार पर ईक्यू-8 और में बर्थ किए जाएंगे। निवेदन है कि वीपीटी आंतरिक हारबर एवं बाह्य हारबर दोनों में पोतों की बर्थिंग के लिए बहुत ही पारदर्शी नीति का अनुसरण करता है। बर्थिंग नीति ट्रेड की आवश्यकता, कार्गो यातायात के रुझान तथा मंत्रालय द्वारा दिए गए निदेशों के अनुसार समय-समय पर संशोधित की जाती है। उक्त नीति वीपीटी के बीओटी द्वारा अनुमोदित की गई है और ट्रेड को भी अधिसूचित किया गया है तथा पत्तन के वेबपेज में प्रकाशित किया गया है। यह आगे दोहराया जा सकता है कि दस्तावेजों के तैयार होने तथा सभी पत्तन संबंधित प्रभारों के भुगतान के अधीन वीपीटी के रोड्स/क्षेत्रीय जलमार्ग पर उनके आगमन/रिपोर्टिंग के अनुसार उनकी वरिष्ठता के आधार पर पत्तन में कार्य करने के लिए पोत आते हैं। इसके अलावा, पोत पत्तन की नीति के अनुसार आगमन में वरीयता का आनंद ले रहे हैं और मंत्रालय द्वारा समय-समय पर दिए गए विभिन्न वरीयता निर्देश भी बर्थिंग नीति में दर्शाये गए हैं।
(iv).	वीएसपीएल ने 25 अप्रैल 2018 को हुई संयुक्त सुनवाई में वीएसपीएल द्वारा प्रेषित प्रस्तुतीकरण के विस्तृत नोट के बिन्दु (vi) में उल्लेख किया है, वीपीटी द्वारा चरण 1 निकर्षण के पूरा होने में विलंब के मद्देनजर और चूंकि सेल का 30 वर्ष का करार निष्पादित करने के लिए अपेक्षित डुबाव अनुमत समय में अर्जित नहीं किया जा सकेगा, वीएसपीएल ने वीपीटी को अपने इस निर्णय के बारे में सूचित किया था कि वह -13.5 मीटर निकर्षण पूरा करने के एमओयू से बाहर हो गया है तथा इसे वीपीटी द्वारा सरकार के अनुमोदन से अनुमोदित कर दिया गया था तथा वीपीटी पत्र दिनांक 4 सितम्बर 2009 द्वारा संप्रेषित किया गया था। कृपया 31 जनवरी 2005 को सेल के साथ वीएसपीएल द्वारा किए गए 30 वर्षों के करार के अनुसरण में पूर्णतः लदे पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन करने के लिए आवश्यकताओं में से एक रूप में उद्धरित सभी आंतरिक हारबर चैनलों में -13.5 मीटर के डुबाव की उपलब्धि की सीमा दर्शाये।	जैसाकि बिन्दु सं. (i) और (ii) में पहले ही स्पष्ट किया गया है, एमओयू के अधीन यथा सहमत अपेक्षित (-) 13.5 मीटर तक निकर्षण पूरा करने तथा उच्चतर डुबाव वाले पोत लाने में विफल रहा था। ऐसा करने में विफल रहने पर, वीएसपीएल ने एमओयू से बाहर होने की मांग की थी और बोर्ड/भारत सरकार का अनुमोदन लेने के बाद वीपीटी द्वारा स्वीकृत किया गया था। चूंकि एमओयू वापिस ले लिया गया था, चैनल अथवा अन्य क्षेत्रों में किसी अतिरिक्त डुबाव की कोई उपलब्धि नहीं है।

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जाएंगे।

9. वीएसपीएल द्वारा समीक्षा आवेदन में कही गई बातों का सार, प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 से प्रासंगिक सार तथा उसपर किए गए विश्लेषण नीचे क्रमवार दिए गए हैं:-

(i). आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 में उक्त वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए वीएसपीएल के अनुमान के 50 प्रतिशत तक अनुरक्षण निकर्षण लागत में कटौती की बजाय पिछले सामान्य संशोधन आदेश के दौरान वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत पर विचार:

(क). वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदन:

(i). पोत संबंधित गतिविधि के अधीन प्राप्त घाटा स्थिति में प्राधिकरण द्वारा वीएसपीएल के रु. 3.11 करोड़ पूर्वानुमान के 50 प्रतिशत पर अर्थात् रु. 1.55 करोड़ पर अनुरक्षण निकर्षण व्यय की गणना करने में अंतर शामिल है। प्राधिकरण ने 2014-15 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर पत्तन ड्रेजर की केवल 12 पाली वचनबद्धता पर विचार किया था। परन्तु, यह देखा जाना चाहिए कि जून 2014 से, वीपीटी ने इस आशय से विंडो अवधियां कार्यान्वित की थीं कि बर्थ -16.10 मीटर तक चैनलों के कैपिटल निकर्षण के लिए हर दूसरे दिन बन्द रहेंगे और निकर्षण कार्य जोरशोर से चल रहा था और 2015-16 के दौरान वीएसपीएल बर्थ फ्रंट पर हो गया था जब यह व्यय शून्य था। अन्य शब्दों में, अनुरक्षण निकर्षण व्यय उक्त अवधि के दौरान किए गए कैपिटल निकर्षण के लेखा पर ही 2014-15 से 2016-17 के दौरान कम था। वह वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए 50 प्रतिशत पालियों की संख्या करने के लिए आधार नहीं होगा।

(ii). अभी तक, हमारे बर्थ फ्रंट पर अनुरक्षण निकर्षण लगभग रु. 5.00 लाख प्रति पाली की लागत पर पत्तन ड्रेजर नियुक्त करते हुए किया गया था। -16.10 मीटर निकर्षण के बाद, ऊंची लागत पर उच्चतर क्षमता के डीसीआई ड्रेजरों (ट्रैलर सक्शन होपर ड्रेजर) को लगाते हुए अनुरक्षण निकर्षण गतिविधियों की आवश्यकता होगी। वर्तमान वर्ष 2017-18 के लिए, वीएसपीएल ने डीसीआई ड्रेजर XX नियुक्त करते हुए अनुरक्षण निकर्षण के लिए वास्तव में रु. 1.67 करोड़ खर्च किए थे (डीसीआई के साथ करार की प्रति भेजी गई है)। इसलिए, उस आधार पर, 2017-18 से 2019-20 के लिए हमारे रु. 3.11 करोड़ के अनुमानित निकर्षण व्यय की पोत संबंधित गतिविधि के अधीन अधिशेष के परिकलन के लिए अनुमति दी जाए।

- (iii). इसलिए, वीएसपीएल ने अनुरोध किया है कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण व्यय रु. 3.11 करोड़ बिना किसी कटौती के स्वीकृत किया जा सकता है।

(ख). आदेश सं. टीएसपी/19/2017-वीएसपीएल दिनांक 19 जनवरी 2018 में पैरा सं. 16 (xv) (घ) का प्रासंगिक सार:

“वर्ष 2016-17 के लिए रिपोर्ट में वास्तविक रखरखाव की लागत रु.13.50 लाख है। वर्ष 2016-17 के लिए वीपीटी द्वारा लागू प्रति शिफ्ट दर के आधार पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वीएसपीएल द्वारा रखरखाव की लागत का अनुमान लगाया जा रहा है, और प्रति वर्ष प्रति 24 शिफ्ट्स के आधार पर रखरखाव के लिए, मेंटेनन्स ड्रेजिंग के लिए उम्मीद की जाती है। वीएसपीएल द्वारा मेंटेनन्स ड्रेजिंग लागत की इकाई दर रु. 4,23,692 प्रति शिफ्ट है, जो वर्ष 2016-17 के लिए रु. 4,15,384 प्रति शिफ्ट की यूनिट दर पर है जो 2% की वार्षिक वृद्धि पर लागू है। वीपीएल ने वीपीटी द्वारा उठाए गए प्रत्येक बिल की प्रतिलिपि प्रस्तुत की है प्रत्येक शिफ्ट के लिए रु. 4,15,384 के ड्रेजिंग की यूनिट रेट का समर्थन करने के लिए, जो वीपीटी द्वारा वर्ष 2016-17 के लिए दावा किया गया था। वीपीटी ने यह भी कहा है कि रु. 4,15,384 प्रति शिफ्ट की इकाई दर पर वीएसपीएल द्वारा लागू वृद्धि उचित है। इसलिए रखरखाव के लिए लागत का आकलन करने के लिए यूनिट दर वीएसपीएल द्वारा अनुमानित को माना जाता है। इस लागत का अनुमान लगाने के लिए वीएसपीएल द्वारा की जाने वाली शिफ्ट्स की संख्या 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए 24 शिफ्ट है। वीएसपीएल ने कहा है कि उनके आवधिक जल सर्वेक्षणों के आधार पर वीपीटी के निर्देशों के मुताबिक रखरखाव के निचलन का खर्च होता है और यह मिट्टी के गाद पर निर्भर करता है। वीपीटी ने कहा है कि वीएसपीएल ने 2014-15 में 12 शिफ्ट्स के लिए वीपीटी ड्रेजर तैनात किया था, 2015-16 में शून्य शिफ्ट और 2016-17 में 3 शिफ्ट्स तैनात किए गए थे। इसलिए, वीपीटी ने कहा है कि वीएसपीएल द्वारा अनुमानित तैनाती और रखरखाव ड्रेजिंग लागत की उचितता को प्रमाणित नहीं किया जा सकता। वीएसपीएल द्वारा की जाने वाली शिफ्ट्स की संख्या जो की 24 शिफ्ट्स है, वीपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 में रिपोर्ट किए जाने वाले रखरखाव के लिए सबसे ज्यादा शिफ्ट की तुलना में दोगुनी है। वीपीटी की अनुपस्थिति में 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए शिफ्ट्स की संख्या का अनुमान प्रस्तुत करते हुए, वीएसपीएल द्वारा शिफ्ट्स की संख्या को नियंत्रित किया जाता है और वीपीटी द्वारा प्रस्तुत पिछले तीन वर्षों में 2014-15 से 2016-17 के बीच प्रत्येक वर्ष के लिए सबसे अधिक शिफ्ट्स की संख्या के लिए 12 को माना जाता है।”

(ग). विश्लेषण:

- (i). इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 द्वारा निपटान किए गए वीएसपीएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान वीएसपीएल ने प्रत्येक वर्ष के लिए 24 की दर से पालियों की संख्या पर विचार करते हुए वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 101.69 लाख, रु. 103.72 लाख और रु. 105.79 लाख की दर से अनुरक्षण निकर्षण व्यय का अनुमान लगाया था। कुल अनुरक्षण निकर्षण लागत रु. 3.11 करोड़ थी।
- (ii). यह व्यय आदेश के पैरा 16 (xv) (घ) में दर्ज कारणों से संशोधित किया गया था और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 50.84 लाख, रु. 51.86 लाख और रु. 52.90 लाख कुल रु. 1.56 करोड़ पर सुविचारित किया गया था।
- (iii). वीएसपीएल ने अब निवेदन किया है कि 2014-15 से 2016-17 के दौरान अनुरक्षण निकर्षण व्यय उक्त अवधि के दौरान वीपीटी द्वारा किए गए कैंपिटल निकर्षण के कारण कम था। वह वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए 50 प्रतिशत तक पालियों की संख्या में कमी करने का आधार नहीं हो सकता। वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक व्यय वर्ष 2017-18 के लिए रु. 1.67 करोड़ है। वीपीटी ने भी पुष्टि की है कि वीएसपीएल ने जमा किए गए दस्तावेजों के आधार पर मै. डीसीआई को वर्ष 2017-18 के दौरान अनुरक्षण निकर्षण के लिए रु. 1.68 करोड़ का भुगतान किया था। वीएसपीएल द्वारा अब प्रेषित निवेदन तथा औचित्य वीएसपीएल के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान वीपीटी अथवा वीएसपीएल में से किसी ने भी पेश नहीं किए थे।
- (iv). अब किए गए निवेदनों के आधार पर, वीएसपीएल ने इस मद की समीक्षा की मांग की है और अनुरोध किया है कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए कुल अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण व्यय रु. 3.11 करोड़ पर विचार किया जाए।
- (v). वीएसपीएल द्वारा अब किए गए निवेदनों तथा वीपीटी द्वारा दी गई पुष्टि के मद्देनजर तथा वर्ष 2017-18 के लिए वीएसपीएल तथा वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित इस मद के वास्तविक व्यय के आधार पर, इस मद की समीक्षा करने के लिए मेरिट है। अतः, पिछले सामान्य संशोधन आदेश में किए गए 50 प्रतिशत संशोधन के सापेक्ष वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 1.02 करोड़, रु. 1.04 करोड़ तथा रु. 1.06 करोड़ अनुरक्षण निकर्षण व्यय पर विचार किया गया है जैसाकि वीएसपीएल द्वारा अनुमान लगाया गया है। उपर्युक्त संशोधन के परिणामस्वरूप, संशोधित कुल परिचालन लागत वर्ष 2017-18 से 2019-20 में क्रमशः रु. 8,079.63 लाख, रु. 8,355.73 लाख और रु. 8,633.33 लाख कुल रु. 25,068.70 लाख परिकलित होती है जबकि यही आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 में सुविचारित के लिए क्रमशः रु. 8,028.79 लाख, रु. 8,303.87 लाख और रु. 8,580.44 लाख कुल रु. 24,913.10 लाख था।

- (ii). केपिटल निकर्षण के लिए वर्ष 2009-10 में प्रोद्भूत रु. 16.08 करोड़ के केपेक्स पर विचार करना जिसे पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 एवं वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच अब हुए अनुपूरक करार दिनांक 20 जून 2015 के मददेनजर पूर्व प्रशुल्क आदेशों में इस प्राधिकरण द्वारा अस्वीकृत कर दिया गया था। इस मद को मौजूदा प्रशुल्क चक्र 2017-18 के लिए मानी जाए:

(क). वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदन

- (i). केपेक्स की यह मद इन दो कारणों से प्राधिकरण द्वारा बार-बार अस्वीकृत की गई है – (1) यह एलए के अनुसार नहीं है (2) वीपीटी के साथ हुआ एमओयू प्रशुल्क संशोधन प्रयोजन के लिए इस केपेक्स पर विचार करने की अनुमति नहीं देता है।
- (ii). (क). वीएसपीएल ने 2005 में अपने बर्थों पर परिचालन शुरू किए थे। उस समय वीपीटी ने -10.70 मीटर गहरा निकर्षण घोषित किया था। थ्रुपुट को अधिकतम करने के लिए, वीएसपीएल ने सभी आंतरिक हारबर चैनलों में -13.5 मीटर और इसके बर्थों में -14.0 मीटर के निकर्षित डुबाव की अपेक्षा वाले पूर्णतः लदे पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन करने के लिए 31 जनवरी 2005 को सेल के साथ 30 वर्षों के लिए करार किया था। चूंकि वर्तमान सुविधा 27 मीटर तक के बीम वाले केवल हैंडीमेक्स पोतों के प्रहस्तन के लिए वर्तमान सुविधा थी, वीएसपीएल ने अपनी लागत पर -13.5 मीटर तक सभी आंतरिक हारबर जलमार्गों को और चौड़ा तथा गहरा करने के लिए वीपीटी के साथ 24 नवम्बर 2006 को एक एमओयू किया था और इस कार्य का ठेका डीडीआईएल को दिया था।
- (ख). ड्रेजिंग कम्पनी ने पहले रॉक ड्रेजिंग करते हुए 97.5 मीटर से 111 मीटर तक आंतरिक हारबर चैनल और टर्निंग सर्किल चौड़ा किया था और पहले आंतरिक हारबर चैनल में वीएसपीएल के लेखा पर कार्य शुरू किया था क्योंकि आंतरिक हारबर चैनलों का 50 प्रतिशत से अधिक क्षेत्र आंतरिक हारबर में वीएसपीएल तथा वीपीटी बर्थों को जाने वाले दोनों जलमार्गों के लिए संयुक्त था।
- (ग). तत्पश्चात, वीपीटी द्वारा चरण 1 निकर्षण के पूरा होने में असामान्य विलंब के मददेनजर और चूंकि सेल के 30 वर्षों के करार को निष्पादित करने के लिए अपेक्षित डुबाव स्वीकार्य समय के भीतर अर्जित नहीं किया गया था, इसलिए वीएसपीएल ने -13.5 मीटर निकर्षण पूरा करने के लिए एमओयू से बाहर होने के अपने निर्णय के बारे में सूचित किया था और इसे सरकार के अनुमोदन से वीपीटी द्वारा अनुमोदित किया गया था और वीपीटी पत्र दिनांक 4 सितम्बर 2009 द्वारा संप्रेषित किया था।
- (iii). वीएसपीएल द्वारा किए गए केपेक्स के लेखा पर टर्निंग सर्किल के दायरे में चौड़ा किए गए चैनल और वृद्धि का लाभ वीपीटी तथा ट्रेड को उपलब्ध था। चूंकि यह लाइसेंसधारी है जिसने निवेश किया था, इसलिए लाइसेंसधारी द्वारा दावाकृत केपेक्स ठीक तथा उचित है।
- (iv). (क). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन कोई रोक नहीं है जिसके अधीन वीएसपीएल केपिटल उपस्कर, अतिरिक्त भंडारण का विकास अथवा किसी केपेक्स की स्वीकार्यता के लिए किसी अवसंरचना में से किसी के द्वारा क्षमता बढ़ाने के लिए किसी केपेक्स को प्रोद्भूत करने के लिए शासित हो। यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.5 और 2.9.6 द्वारा शासित है।
- (ख). खंड 2.9.5 विनिर्दिष्ट करता है कि केपिटल आधार की उपयुक्तता का मूल्यांकन किया जाएगा और पूर्णतः चालू बिजनेस परिसंपत्तियों की लागत जिसे पत्तन बिजनेस के लिए यथा सृजित सीधे पहचान की जा सकती है और उपयोग में हो, स्वीकार्य मूल्यहास तथा आरओसीई का परिकलन करते समय सुविचारित किया जाएगा। खंड 2.9.6 भी विनिर्दिष्ट करता है कि क्षमता के सृजन के लिए किए गए गए नए निवेशों की उपयुक्तता इनके आधार पर मूल्यांकित की जाएगी – (1) इकाई परिचालन लागत में कटौती, (2) सृजित अतिरिक्त यातायात, (3) परिचालनात्मक कुशलता में सुधार और (4) किसी अथवा इन सभी कारकों का संयोजन। वीएसपीएल 2005 दिशानिर्देशों के अधीन कवर है। 2005 दिशानिर्देशों के अनुसार, केपेक्स पर कोई सीमा नहीं है। एलए में भी केपेक्स पर कोई सीमा नहीं है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.5 और 2.9.6 क्षमता के सृजन के लिए बीओटी परिचालक द्वारा उचित निवेश किए जाने की अनुमति देता है।
- (ग). यह एक निर्विवाद तथ्य है कि रु. 16.08 करोड़ का केपेक्स प्राधिकरणों द्वारा विचार किए जाने के लिए सभी उपर्युक्त मानदंड को पूरा करता है। चैनलों को चौड़ा करने के बाद पेनामेक्स पोतों के प्रवेश द्वारा कार्गो मात्रा में वृद्धि पत्तन तथा प्राधिकरणों के रिकार्ड में दर्ज है।

- (v). यह तथ्य कि वीएसपीएल का लाइसेंस करार केवल 12.5 मीटर के परम डुबाव के लिए है, वीएसपीएल बर्थों में -16.10 मीटर के डुबाव के लिए 20 जून 2015 को अनुपूरक लाइसेंस करार में प्रवेश करने के साथ आगे वैध नहीं है जोकि लाइसेंस करार का हिस्सा है। वैसे केपेक्स हमारे लाइसेंस करार के दायरे में हैं। प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 में सिर्फ वीपीटी के कथन पर विश्वास किया था जोकि तथ्यात्मक रूप से गलत है क्योंकि वीपीटी ने पूरी तरह से मूल लाइसेंस करार के आधार पर अपने पूर्व निर्णय को दोहराया था और कोई जवाब नहीं दिया था कि कैसे वह कारण मूल लाइसेंस करार के हिस्से अनुपूरक लाइसेंस करार को लागू करने के बाद भी सही है। प्राधिकरण ने आदेश के उक्त पैरा के अधीन इस मुद्दे पर कार्य नहीं किया था क्यों यह स्वीकार्य व्यय नहीं है जब प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 की आवश्यकता का मुद्दा कि केपेक्स लाइसेंस करार के अनुसार होगा, अब हमारे लाइसेंस करार के दायरे के भीतर इस केपेक्स को लाते हुए अनुपूरक करार को लागू करने के साथ निपटा लिया गया है। इसलिए, यह अनुरोध है कि प्राधिकरण वीपीटी के विचारों से स्वतंत्र होकर तटस्थ होकर इस मुद्दे पर कार्यवाही करे क्योंकि उन्होंने अनुपूरक लाइसेंस करार के अधीन इस केपेक्स को अनुमति दिए जाने पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है अपितु मूल लाइसेंस करार के संदर्भ में निर्णय को केवल दोहराया है। तदनुसार, वीएसपीएल इस प्राधिकरण से अनुरोध करता है कि कम से कम मूल्यहास हेतु रु. 16.08 करोड़ के उपर्युक्त केपेक्स के लिए अनुमति प्रदान करे और कम से कम वर्ष 2017-18 से 2019-20 के मौजूदा प्रशुल्क चक्र पर आरओसीई के लिए योग्य निवेश स्वीकृत करें क्योंकि -16.10 मीटर तक गहरा करने का कार्य वीपीटी और वीएसपीएल बर्थ फ्रंटों तक फरवरी, 2016 में पूरा हो चुका था।

(ख). **आदेश सं. टीएमपी/19/2017-वीएसपीएल दिनांक 19 जनवरी 2018 में पैरा सं. 16 (v) (क्यू) का प्रासंगिक सार:**

“(क्यू). मार्च 2009 में शुल्क दर संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने जलग्रीवा की गहराई/चौड़ाई के लिए वर्ष 2009-10 में रु 49.95 करोड़ का पूंजी ड्रेजिंग प्रस्तावित किया था।

एलए के अनुसार, लाइसेंसी की लागत और ज़िम्मेदारी पर पूंजी ड्रेजिंग करने के लिए लाइसेंसर का दायित्व है, अर्थात् वीएसपीएल। वीपीटी और वीएसपीएल ने नवंबर 2006 में एक समझौता ज्ञापन में प्रवेश किया था जिसमें वीएसपीएल ने जलग्रीवा के प्रवेशद्वार को गहरा और चौड़ा किया था, आंतरिक बंदरगाह चालू चक्र और नॉर्थेन आर्म आंतरिक बंदरगाह के जलमार्ग को 13.5 मीटर तक बढ़ाया था। समझौता ज्ञापन ने स्पष्ट रूप से कहा था कि वीएसपीएल समझौता ज्ञापन के अनुसार प्रस्तावित पूंजी तलकषण के कारण किसी भी मुआवजे या वृद्धिशील शुल्क दर का दावा नहीं करेगा। वीपीटी ने 2009 के संशोधन के दौरान स्पष्ट रूप से कहा था कि पूंजी में कमी की लागत को समझौता ज्ञापन के अनुसार शुल्कदर संशोधन कार्यक्रम में शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

चूंकि वीएसपीएल द्वारा दावा किया गया पूंजी ड्रेजिंग से तलकषण पूंजीगत पूंजी एलए के अनुरूप नहीं थी या वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दर्ज एमओयू के अनुसार प्रस्तावित पूंजीगत व्यय को मार्च 2009 के शुल्कदर संशोधन में शामिल नहीं किया गया था। इसके बाद, अक्टूबर 2011 में शुल्कदर संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने रिपोर्ट दी कि वर्ष 2009-10 के दौरान जलग्रीवा/घाट की गहराई के लिए 16.08 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं और उसी के साथ पूंजीकरण किया गया है और इस बात पर विचार करने का अनुरोध किया था कि वीपीटी के साथ दर्ज एमओयू वापस ले लिया गया है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि वीएसपीएल के साथ एमओयू वापस ले लिया गया है, उसने अपने पहली स्थिति को दोहराया था कि वीएसपीएल द्वारा किए गए उक्त पूंजीगत व्यय को टैरिफ संशोधन के लिए विचार करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह करार लाइसेंस के प्रावधानों के अनुरूप नहीं है। इसलिए, वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल ने रु.16.08 करोड़ का पूंजीगत व्यय विवरण किया था, इस खाते को अक्टूबर 2011 के आदेश में शामिल नहीं किया गया था। मई 2015 के आदेश में उसी दृष्टिकोण का पालन किया गया था।

वर्तमान संशोधन में वीएसपीएल ने फिर से वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 में जलग्रीवा/घाट की गहराई के लिए किए गए रु. 16.08 करोड़ के पूंजीगत व्यय की अनुमति देने का अनुरोध किया है और 20 जून 2015 के पूरक लाइसेंस समझौते को वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दर्ज किया गया है। और इसलिए इस मद को फिर से विचार करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। वीएसपीएल ने कहा है कि पहले के शुल्क दर संशोधन के संदर्भ में परिवर्तन यह है कि अब एक पूरक अनुबंध को वीएसपीएल की अनुमति देने के लिए प्रवेश किया गया है ताकि वह अपने घाट मोर्चों को -16.10 मीटर तक गहरा कर सके और इस तरह के पूंजीगत व्यय को लाइसेंस समझौते के दायरे में लाया गया। जब वीएसपीएल को शुल्क दर के निर्धारण में ड्रेजिंग लागत की अनुमति देने वाले प्रासंगिक खंड के संदर्भ देने के लिए अनुरोध किया गया था, तो वीएसपीएल ने कहा है कि पूरक समझौते को वीपीटी द्वारा एकतरफा रूप से अंतिम रूप दिया गया था और वीएसपीएल का कोई विकल्प नहीं था, इसके अलावा तलकषण को पूरा करने के लिए कोई भी विकल्प दर्ज नहीं किया गया था। इसलिए, पूरक अनुबंध में इस तरह के कोई विशिष्ट खंड नहीं है जो कि टैप के निर्धारण के लिए इस पूंजीगत व्यय की अनुमति देता है। हालांकि, वीएसपीएल ने तर्क दिया है कि अब तक, इस प्राधिकरण द्वारा किसी समझौता द्वारा लाइसेंस समझौते के, एमओयू के बाहर प्रवेश किए जाने के कारण व्यय को अनुमति नहीं दी गई थी और उस समझौते, एमओयू में कहा गया था कि वीएसपीएल, इस पूंजीगत व्यय के लिए शुल्क दर में कोई भी वृद्धि नहीं चाह सकता है, कहा गया है कि एमओयू अनुज्ञप्तिदाता और लाइसेंसधारक की परस्पर सहमति से वापस ले लिया गया है जो अब प्रासंगिक नहीं है। वीएसपीएल ने कहा है कि वीएसपीएल और वीपीटी के बीच 20 जून 2015 का पूरक अनुबंध अब मुख्य लाइसेंस समझौते का हिस्सा है और उसके अनुसार इस पूंजीगत खर्च को स्वचालित रूप से लाइसेंस समझौते के दायरे में लाया जाता है। वीएसपीएल ने 2005 के शुल्क दर दिशानिर्देशों में प्रावधानों को संदर्भित किया है, जो लाइसेंस समझौते के अनुसार बीओटी संक्रियक द्वारा किए गए किसी भी पूंजीगत व्यय को अनुमति देने के लिए पात्रता शर्तों को निर्धारित करता है। 2005 के शुल्क दर दिशानिर्देशों के धारा 2.9.11 में कहा गया है कि निजी टर्मिनल

सक्रियक के मामले में, यदि निवेश किया गया है तो रियायत समझौते के तहत दायित्वों के अनुसार है, इसे आरओसीई के लिए माना जाएगा, भले ही पूर्ण क्षमता का उपयोग नहीं किया गया हो।

वीपीटी को यह भी स्पष्ट करने के लिए अनुरोध किया गया था कि वीएसपीएल द्वारा वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 में जलग्रीवा/घाट को गहरा करने के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए रु. 16.08 करोड़ के उक्त पूंजीगत व्यय को और वीएसपीएल द्वारा वर्तमान प्रस्ताव में वीएसपीएल द्वारा बनाई गई पूंजीकृत करने के लिए वीएसपीएल के अनुरोध पर विचार करने के लिए अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने दोहराया है कि वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल द्वारा रिपोर्ट किए गए रु. 16.08 करोड़ के उक्त पूंजीगत व्यय लाइसेंस अनुबंध के प्रावधानों के अनुरूप नहीं हैं। हालांकि, वीपीटी ने अपने जवाब को प्रस्तुत करते हुए, 20 जून 2015 के पूरक अनुबंध के संदर्भ में मुख्य लाइसेंस समझौते में वीएसपीएल और वीपीटी के बीच को संदर्भित नहीं किया था, आईआईटी मद्रास ईक्वू 8 और ईक्वू 9 द्वारा आयोजित तकनीकी व्यवहार्यता के आधार पर लाइसेंसधारी वीपीटी ने वीएसपीएल को बर्थ मोर्चा को गहरा करने के निष्पादन की अनुमति दी थी।

वीएसपीएल ने कहा है कि रु. 16.08 करोड़ के उक्त पूंजीगत व्यय, वीपीटी के साथ उसके लाइसेंस समझौते के अनुच्छेद 7.3(iv) के अनुरूप हैं जो वीपीटी और वीएसपीएल लाइसेंस समझौते के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए परस्पर सहयोग करेंगे ताकि वीएसपीएल की परियोजना सुविधाओं का इष्टतम उपयोग करके उच्च क्षमता प्रदर्शन हासिल किया जा सके। वीएसपीएल ने कहा है कि पूंजीगत व्यय ने प्रवेश द्वार जलग्रीवा को चौड़ा करने में मदद की है, जो पैनामेक्स जहाजों के प्रवेश के लिए केवल वीएसपीएल की आंतरिक बंदरगाहों को ही नहीं बल्कि वीपीटी के बर्थ को भी मार्ग प्रशस्त करता है।

इस संबंध में यह कहना है कि वीएसपीएल द्वारा दावा किया गया पूंजी तलकूपण से संबंधित पूंजीगत पूंजी एलए के अनुरूप नहीं थी या वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दर्ज एमओयू के अनुसार प्रस्तावित पूंजीगत व्यय को शुल्कदर संशोधन, मार्च 2009 में शामिल नहीं किया गया था। इसके बाद, अक्टूबर 2011 में अंतिम शुल्कदर संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने बताया कि वर्ष 2009-10 के दौरान जलग्रीवा/घाट को गहरा करने के लिए 16.08 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं और उसी के साथ पूंजीकरण किया गया है और उन्होंने इस पर विचार करने का अनुरोध किया है कि वीपीटी के साथ दर्ज एमओयू वापस ले लिया गया था। वीपीटी ने पुष्टि की है कि वीएसपीएल के साथ एमओयू वापस ले लिया गया है, उसने अपने पहले स्टैंड को दोहराया था कि वीएसपीएल द्वारा किए गए उक्त पूंजीगत व्यय को टैरिफ संशोधन के लिए विचार करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह लाइसेंस के प्रावधानों के अनुरूप करार नहीं है। इसलिए, इस खाले में वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल द्वारा रिपोर्ट किए गए रु. 16.08 करोड़ का पूंजीगत व्यय 2015 के शुल्कदर संशोधन आदेश में नहीं माना गया था।

वर्तमान संशोधन में, वीएसपीएल ने, वीएसपीएल और वीपीटी के बीच 20 जून 2015 को दर्ज किए गए मुख्य लाइसेंस समझौते का संदर्भ देने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वर्ष 2009-10 में पूंजी ड्रेजिंग के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए रु. 16.08 करोड़ के स्वीकार करे। कहा गया पूरक समझौता, पूंजी ड्रेजिंग के लिए 27 दिसंबर 2014 के वीएसपीएल के प्रस्ताव को संदर्भित करता है। इस संबंध में, मौजूदा अभ्यास में वीपीटी ने दोहराया है कि वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल द्वारा की गई 16.08 करोड़ रुपये के पूंजीगत व्यय लाइसेंस के प्रावधानों के अनुरूप नहीं हैं। वीपीटी स्पष्ट रूप से बताते हुए कहा गया है 2005 के शुल्कदर दिशानिर्देशों में कहा गया है कि पूंजीगत व्यय एलए के अनुसार नहीं है और वीपीएल द्वारा 2009-10 में किए गए पूंजीगत व्यय को नहीं माना जाता है। पिछले शुल्कदर आदेश में इसे नहीं माना गया था, इसलिए पिछली अवधि के विक्षेपण के लिए इसी स्थिति को बनाए रखा गया है। ऐसा होने पर, इस मद को निकालने के लिए शुद्ध अचल संपत्ति और मूल्यहास उपयुक्त समायोजित की जाती है। पोर्ट और वीएसपीएल एक साथ बैठकर मामले को हल कर सकते हैं।”

(ग).

विश्लेषण:

- (i). वीएसपीएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाही के दौरान जिसे इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक जनवरी 2018 द्वारा निपटान किया गया था, वर्ष 2009-10 में केपिटल निकर्षण के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रोद्भूत रु. 16.08 करोड़ का केपेक्स स्वीकृत करने के लिए अनुरोध किया था।
- (ii). उपर्युक्त (ii) (क) से (ग) में वीएसपीएल द्वारा किए गए उपर्युक्त निवेदनों के संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हुए मुख्य लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर 2001 के खंड 3.9(ग) (i) (ड) के अनुसार, यह लाइसेंसदाता अर्थात् वीपीटी का दायित्व है कि लाइसेंसधारी अर्थात् लाइसेंसधारी की लागत तथा जिम्मेदारी पर केपिटल निकर्षण करवाया जाए। सेल के पोत को सेवा प्रदान करने के लिए, वीएसपीएल ने आंतरिक हारबर तथा आंतरिक टर्निंग सर्किल तथा जलमार्गों के प्रवेश चैनल को गहरा तथा चौड़ा करने का कार्य स्वयं वीएसपीएल ने हाथ में लिया था और इसके लिए वीएसपीएल ने अपने बर्थों में पैनामेक्स पोतों का प्रहस्तन करने के लिए अपने स्वयं के जोखिम तथा लागत पर इस कार्य को करने के लिए नवम्बर 2006 में वीपीटी के साथ समझौता ज्ञापन किया था। वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हुए एमओयू में स्पष्ट रूप से कहा गया था कि वीएसपीएल एमओयू के अनुसार किए जाने के लिए प्रस्तावित केपिटल निकर्षण के कारण किसी क्षतिपूर्ति अथवा प्रशुल्क वृद्धि का कोई दावा नहीं करेगा। वीपीटी ने वीएसपीएल मामले के पूर्व संशोधन के दौरान भी यह स्पष्ट रूप से कहा था कि केपिटल निकर्षण लागत को एमओयू के अनुसार प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में शामिल नहीं किया जाएगा। वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हस्ताक्षरित नवम्बर 2006 का एमओयू वर्ष 2009 में वापिस लिया गया था। वीएसपीएल तथा वीपीटी के बीच हुआ अनुपूरक करार दिनांक 20 जून 2015 भिन्न और अलग है तथा इन दोनों के बीच कोई संबंध नहीं है जैसाकि वीपीटी द्वारा बताया गया है। वीपीटी ने अपनी स्वयं की निधियों से चरण-1 निकर्षण के अधीन आंतरिक चैनल तथा आंतरिक टर्निंग सर्किल को क्रमशः (-) 11.8 मीटर और (-) 12.35 मीटर गहरा और चौड़ा करने का कार्य किया था और यह कार्य वर्ष 2009 में पूरा हुआ था।
- (iii). समीक्षा के इस बिन्दु (iii) पर वीएसपीएल के उपर्युक्त निवेदन के संबंध में, वीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वीएसपीएल द्वारा किए गए केपेक्स के लेखा पर चौड़ा किए गए चैनल के वीपीटी को लाभ के ब्योरे भेजे जाएं।

पत्तन ने स्पष्ट रूप से कहा है कि रु. 16.08 करोड़ का व्यय जोकि कथित तौर पर वीएसपीएल द्वारा चैनल को गहरा तथा चौड़ा करने के लिए खर्च किया गया है, इससे पत्तन को कोई भी लाभ नहीं हुआ था क्योंकि वीएसपीएल आशयित उच्चतर डुबाव वाले पोतों को लाने के लिए अपेक्षित निकर्षण कार्य पूरा करने में विफल रहा था और काम का केवल एक हिस्सा/भाग ही पूरा हुआ था जोकि उच्चतर डुबाव वाले पोतों का प्रहस्तन करने के लिए बिल्कुल भी उपयोगी नहीं था। वीपीटी ने संघटित किया था कि बड़े आकार वाले पोतों के प्रवेश को सुगम बनाने के लिए आंतरिक हारबर के टर्निंग सर्किल को चौड़ा करने तथा आंतरिक हारबर के आंतरिक चैनल को (-) 13.5 मीटर तक गहरा करने के कार्य को पूरा करने में विफल रहने पर वीएसपीएल ने एमओयू वापिस लेने की मांग की थी और तदनुसार एमओयू 2009 में वापिस ले लिया गया था।

इसके अलावा, आंतरिक चैनल तथा आंतरिक टर्निंग सर्किल को क्रमशः (-) 11.8 मीटर और (-) 12.35 मीटर गहरा तथा चौड़ा करने का कार्य पत्तन की स्वयं की निधियों से चरण-1 निकर्षण के अधीन पत्तन द्वारा किया गया था और वर्ष 2009 में वीपीटी द्वारा पूरा किया गया था। इसलिए, वीएसपीएल का दावा कि आंतरिक चैनल तथा आंतरिक टर्निंग सर्किल में (-) 13.5 मीटर तक चौड़ा तथा गहरा करने के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए केपेक्स के कारण वीपीटी तथा ट्रेड को लाभ पहुंचा है, इससे भूस्वामी पत्तन वीपीटी द्वारा इंकार किया गया है।

(iv). वीएसपीएल ने समीक्षा के इस बिन्दु पर (iv) (क) से (ग) में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.5 और 2.9.6 का उल्लेख किया गया है। प्रासंगिक खंड 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का 2.9.11 है। उक्त खंड में विनिर्दिष्ट किया गया है कि निजी टर्मिनल परिचालक के मामले में, यदि निवेश रियायत करार के अधीन दायित्वों के अनुसार किया जाता है तो यह आरओसीई के लिए सुविचारित किया जाएगा भले ही पूर्ण क्षमता उपयोग अर्जित नहीं किया गया हो।

रियायत करार के खंड 3.9 (ग) (i) (ड) के अनुसार, लाइसेंसदाता अर्थात् वीपीटी का यह दायित्व है कि लाइसेंसधारी की लागत तथा जिम्मेदारी पर केपिटल निकर्षण करवाया जाए। यह वीएसपीएल बर्थों ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के बर्थ फ्रंट में वीएसपीएल द्वारा यथा उल्लिखित -12/12.5 मीटर तक किए गए निकर्षण से संबंधित है। जबकि, वीएसपीएल द्वारा दावाकृत वर्ष 2009 में प्रोद्भूत रु. 16.08 करोड़ का पूंजी व्यय उनके बर्थों में पेनामेक्स पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए अपने स्वयं के जोखिम तथा लागत पर एमओयू के अनुसार ईक्यू-8 और ईक्यू-9 को जाने वाले आंतरिक चैनल तथा आंतरिक टर्निंग सर्किल जलमार्गों को (-) 13.50 मीटर तक गहरा तथा चौड़ा करने के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए व्यय के संदर्भ में है। तत्पश्चात्, वीएसपीएल वर्ष 2009 में एमओयू से बाहर हो गया था। वीपीटी ने बताया है कि एमओयू पृथक तथा भिन्न है तथा वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच मौजूदा रियायत करार के लिए प्रासंगिक नहीं है। चूंकि उक्त निवेश रियायत करार के अनुसार नहीं पाया गया है और वीपीटी, लाइसेंसदाता पत्तन, ने प्रशुल्क निर्धारण में इस मद पर विचार किए जाने से स्पष्ट रूप से इंकार किया है, इसलिए इस मद की समीक्षा करने की जरूरत नहीं पाई गई है।

(v). समीक्षा के लिए इस बिन्दु के पैरा (v) में वीएसपीएल का मुख्य निवेदन है अनुपूरक लाइसेंस करार दिनांक 20 जून 2015 करना, उक्त कारण की वैधता समाप्त हो चुकी है और अब केपेक्स को इसके मुख्य लाइसेंस करार के दायरे में लाया गया है।

जब वीएसपीएल से वीएसपीएल के दावे के समर्थन में अनुपूरक करार में प्रासंगिक खंड का संदर्भ देने का अनुरोध किया गया था कि 2009-10 में केपिटल निकर्षण के लिए प्रोद्भूत रु. 16.08 करोड़ का केपेक्स मुख्य लाइसेंस करार दिनांक 28 नवम्बर 2001 के दायरे में लाया गया है, अनुपूरक करार के लागू होने के बाद, वीएसपीएल ने अनुपूरक करार में प्रासंगिक खंड नहीं दिया था। इसके अलावा, जैसाकि पहले बताया गया है, वीपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा था कि 24 नवम्बर 2006 को वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हस्ताक्षरित एमओयू पृथक तथा भिन्न है और वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच मौजूदा बीओटी करार के लिए प्रासंगिक नहीं है।

वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए अनुपूरक करार दिनांक 20 जून 2015 डिपोजिट कार्य के रूप में वीएसपीएल के अनुरोध पर डीसीआई के माध्यम से वीपीटी द्वारा (-) 16.10 मीटर तक गहरा और बर्थ के फेस से 50 मीटर की चौड़ाई के लिए वीएसपीएल के ईक्यू-8 और ईक्यू- बर्थों का बर्थ फ्रंट निकर्षण करने के लिए है। अतः, वीपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हुआ अनुपूरक करार दिनांक 20 जून 2015 वर्ष 2009-10 के दौरान वीएसपीएल द्वारा व्यय किया बताया गया रु. 16.08 करोड़ का केपिटल निकर्षण व्यय स्वीकार करने के लिए किसी भी तरह प्रासंगिक नहीं है जोकि आंतरिक चैनल तथा आंतरिक टर्निंग सर्किल को गहरा तथा चौड़ा करने के लिए था, नवम्बर 2006 में हस्ताक्षरित एमओयू के हिस्से के रूप में लिया गया है।

वीएसपीएल द्वारा कही गई बात के संबंध में कि यह इस प्राधिकरण ने केवल वीपीटी के अभिकथन पर विश्वास किया है और कोई जवाब नहीं दिया है कि कैसे वह कारण अनुपूरक लाइसेंस के लागू होने के बाद अच्छा है, यह सही नहीं है। यह देखा जा सकता है कि इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 के पैरा 16 (v) (क्यू) में इस मद पर विस्तार से कार्य किया है।

(vi). उपर्युक्त विश्लेषण के मद्देनजर, इस मद की समीक्षा की आवश्यकता नहीं है।

(iii). वर्ष 2017-18 से 2019-20 के राजस्व पूर्वानुमानों में स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) को छूट/रियायत देने पर विचार करना जिसे प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 में अस्वीकार कर दिया गया था:

(क). वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदन

- (i). प्रशुल्क आदेश के पैरा 16(xi) (ख) के अधीन, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए रु. 17.08 करोड़ की छूट को अलग रखने के हमारे अनुरोध पर प्राधिकरण द्वारा निम्नलिखित कारणों से विचार नहीं किया गया था:
- (क). प्रशुल्क पिछले सामान्य संशोधन आदेश में अनुमोदित मौजूदा दरमान पर राजस्व अनुमानन के आधार पर प्रदर्शित लागत के संदर्भ में निर्धारित किया जाना है। यह दृष्टिकोण 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन सभी निजी परिचालकों के प्रशुल्क निर्धारित करते समय एकसमान रूप से अनुसरित किया जाता है।
- (ख). यदि अनुरोध पर विचार किया जाता है, यह उच्चतर प्रशुल्क वृद्धि की मांग करेगा जिसे सेल से इतर उपयोक्ताओं द्वारा वहन किया जाएगा।
- (ग). दो पक्षकारों के बीच वैयक्तिक उपयोक्ता करार के रूप में वीएसपीएल तथा सेल के बीच सहमत दरें आर जो प्रशुल्क निर्धारण का आधार नहीं हो सकती।
- (ii). वीएसपीएल से निवेदन है कि पत्र सं. टीएमपी/46/2015-विविध दिनांक 24 जुलाई 2015 द्वारा ए.जी. की राय के आधार पर प्राधिकरण द्वारा निम्नलिखित स्पष्टकरण के जारी करने के बाद उपर्युक्त दावे नहीं रहेंगे। ए.जी. की राय के अनुसार, वित्तीय और भौतिक दोनों पैरामीटरों का प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.13 के प्रयोजन के लिए लेखा में लिया जाएगा और अधिशेष का 20 प्रतिशत परिचालक द्वारा धारित किए जाने के लिए स्वीकृत किया जाएगा। यह 20 प्रतिशत से अधिक एकमात्र अधिशेष है जिसे परिचालक तथा उपयोक्ताओं के बीच समान रूप से बांटा जाएगा। इस प्रकार, खंड 2.13 के प्रयोजन के लिए सुविचारित की जाने वाली आय उनके लेखापरीक्षित लेखों के आधार पर अर्जित वास्तविक आय होगी और कोई कल्पित आय पर नहीं होगी।
- (iii). मौजूदा प्रशुल्क आदेश में, 2014-15 से 2016-17 हेतु हमारी वास्तविक आय लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार सुविचारित की गई है जोकि उपर्युक्त स्पष्टीकरण के अनुसार छूटों एवं रियायतों का निवल है। वीएसपीएल अगस्त 2017 से सेल के साथ तीन वर्षों का करार पहले ही कर चुका है तथा उक्त अवधि के दौरान दर निर्धारित की गई है तथा सेल वीएसपीएल होने के नाते करार में निर्धारित समाप्त की गई दर से इतर किसी दर का संग्रहण करने की कोई गुंजाइश नहीं है। पूर्वानुमानन के मामले में अगले प्रशुल्क चक्र में सेल से संग्रहीत वास्तविक आय की समीक्षा के दौरान, वास्तविक संग्रहीत राजस्व (लेखापरीक्षित) प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किया जाना है। इस प्रकार, यह सही तथा उचित है कि वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण ऐसी किसी कल्पित आय के आधार पर नहीं होगा जो संग्रहीत नहीं किया जाना हो। इसलिए, अनुरोध है कि कल्पित आय को शामिल नहीं करें।
- अतः वीएसपीएल प्राधिकरण से अनुरोध करता है कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 में क्रमशः रु. 5.7 करोड़, रु. 5.69 करोड़ और रु. 5.69 करोड़ कुल राशि रु. 17.08 करोड़ की छूट/रियायत को शामिल नहीं किया जाए।

(ख). **आदेश सं. टीएमपी/19/2017-वीएसपीएल दिनांक 19 जनवरी 2018 में पैरा सं. 16 (xi) (ख) का प्रासंगिक सार:**

“वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 के बीच क्रमशः रु. 5.7 करोड़, रु. 5.69 करोड़ और रु. 5.69 करोड़ की अनुमानित छूट को कम करने का अनुरोध किया है, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित राजस्व से सेल के साथ वीएसपीएल द्वारा दर्ज जो अल्पावधि अनुबंध के मद्देनजर रु. 17.08 करोड़ सेल को दिए जाने की संभावना है। इस संबंध में, यह उल्लेख करने के लिए प्रासंगिक है कि शुल्कदर को इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम प्राधिकरण द्वारा अंतिम औसत संशोधन आदेश में अनुमोदित दरों के वर्तमान पैमाने पर राजस्व अनुमान के आधार पर प्रतिबिंबित लागत स्थिति के संदर्भ में निर्धारित किया जाना चाहिए। 2005 के शुल्कदर दिशानिर्देशों के तहत नियंत्रित सभी निजी टर्मिनल संक्रियक के शुल्कदर का निर्धारण करते हुए यह दृष्टिकोण समान रूप से अनुसरण किया गया है। अगर वीएसपीएल का अनुरोध रु. 17.08 करोड़ की छूट के कुल आय पर विचार करने माना जाता है, तो यह वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि से उच्च शुल्कदर वृद्धि की गारंटी देगा। सेल के अलावा अन्य उपयोगकर्ताओं के द्वारा अंतर सहन करना होगा, जो वांछनीय नहीं है। इसके अलावा, वीएसपीएल और सेल के बीच होने वाली दरें एक सहमति के तौर पर एक व्यक्तिगत उपयोगकर्ता के रूप में बोली जाती हैं, जो कि दोनों पार्टियों के बीच है और जो शुल्कदर निर्धारण के लिए आधार नहीं बना सकते हैं। इसलिए, टैरिफ निर्धारण प्रक्रिया में अनुमानित आय पे छूट के प्रभाव को कम करने के लिए वीएसपीएल के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता है।”

हालांकि वीएसपीएल ने अनुरोध किया है कि 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए अनुमानित रु. 17.08 करोड़ रुपये की छूट/छूट का प्रभाव लागत वक्तव्य में हासिल किया जाना चाहिए, यह देखा जाता है कि वीएसपीएल द्वारा लागत वक्तव्य में आय अनुमान मई 2015 के टैरिफ आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर के अनुसार है। यह अनुमानित छूट / डिस्काउंट के प्रभाव को कैप्चर नहीं करता है।”

(ग). **विश्लेषण:**

- (i). एजी की राय एमओएस द्वारा संप्रेषित की गई थी और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन शासित सभी बीओटी परिचालकों को सूचित किया गया था, यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के संदर्भ में है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 तत्समय प्रचलित प्रशुल्क के निर्धारण के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा के लिए है। यदि कार्यनिष्पादन भिन्नता पूर्वानुमानों की तुलना में + अथवा - 20 प्रतिशत से अधिक देखी जाती है तो प्रशुल्क भावी प्रभाव से समायोजित किया जाएगा। ऐसा करते समय पहले से प्रोद्भूत लाभ/हानि का 50 प्रतिशत प्रशुल्क संशोधित करते समय समायोजित किया जाएगा।

(ii). तदनुसार, जनवरी 2018 में वीएसपीएल के प्रशुल्क को संशोधित करते समय, पिछले प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2014-15 से 2016-17 के वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय पैरामीटर जिनकी वैधता 31 मार्च 2017 को समाप्त हो गई थी उसकी उक्त वर्षों के लिए मई 2015 आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष समीक्षा की गई थी। ऐसा करते समय, एजी की राय के आधार पर, वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आय जोकि वीएसपीएल द्वारा सेल को स्वीकृत छूट का निवल है, पर विचार किया गया था। इसके बारे में आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 के पैरा 16 (viii) (ड) में दिया गया है।

(iii). वर्ष 2017-18 से 201 के लिए अनुमानित राजस्व से वीएसपीएल द्वारा किए गए अल्पावधि करार के मददेनजर सेल को ऑफर (किए जाने की) संभावना वाली वर्ष 2017-18 से 2019-20 में क्रमशः रु. 5.70 करोड़, रु. 5.69 करोड़ और रु. 5.69 करोड़ की कुल रु. 17.08 करोड़ की कमी करने के लिए वीएसपीएल का अनुरोध वीएसपीएल द्वारा उल्लिखित 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार नहीं है।

वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए आय अनुमानों से वीएसपीएल द्वारा सेले को ऑफर की जाने वाली छूट/रियायतों को अलग रखने के कारण आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 के पैरा 16 (xi) (ख) में दिया गया है। अतः यह दोहराया गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तत्समय मौजूदा अनुमोदित दरमानों पर राजस्व अनुमानन के आधार पर प्रदर्शित लागत स्थिति के संदर्भ में इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है। किसी करार में वैयक्तिक उपयोक्ता के रूप में वीएसपीएल तथा सेल के बीच सहमत दर उक्त पक्षों के बीच है और प्रशुल्क निर्धारण के लिए आधार नहीं हो सकता। इसलिए, प्रशुल्क चक्र की प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही के लिए वर्ष 2017-18 से 2019-20 के आय अनुमानन से अनुमानित रियायत/छूट का प्रभाव करने के लिए वीएसपीएल के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता।

(iv). इस प्रकार, दी गई/दी जाने वाली छूट/रियायत प्रशुल्क निर्धारण का आधार रूप नहीं हो सकती। तथापि, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार तथा इस संबंध में एजी की राय पर विचार करते हुए अगली समीक्षा के दौरान अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते हुए विचार किया जाएगा।

इस प्रकार, उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, वीएसपीएल द्वारा मांग की गई इस मद की समीक्षा के लिए कोई मामला नहीं है।

यहां यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक है कि यह दृष्टिकोण वीएसपीएल आदेश दिनांक अक्टूबर 2011, मई 2015 और जनवरी 2018 में भी अपनाया गया था। यह दृष्टिकोण न केवल वीएसपीएल के मामले में ही अनुसरित किया गया था अपितु 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित सभी बीओटी परिचालकों के मामले में भी अनुसरित किया गया था।

(iv). विविध देनदारों के अधीन पट्टा किरायों के अग्रिम भुगतान के बारे में विचार करना जिसे प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 में अस्वीकृत कर दिया गया था:

(क). वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदन

आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 के पैरा 16(vi)(ख) के अधीन, यह उल्लेख किया गया है कि वीएसपीएल द्वारा वीपीटी के साथ किए गए लाइसेंस करार में पट्टा किरायों के किसी अग्रिम भुगतान के बारे में निर्धारण नहीं किया गया है और ऐसे पूर्वभुगतानों पर केवल तभी विचार किया जा सकता है यदि ये लाइसेंस करार के प्रावधानों का अनुसरण करते हैं।

वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार के खंड 5.2 में प्रावधान किया गया है कि भूमि पट्टा किराये अलग से किए जाने वाले भूमि पट्टा करार के निबंधन एवं शर्तों के अनुसार प्रतिवर्ष लाइसेंसधारी द्वारा भुगतान किए जाएंगे। अग्रिम पट्टा किराये का भुगतान केवल उक्त भूमि पट्टा करार की शर्तों के अनुसार है तथा तदनुसार यह केवल लाइसेंस करार के प्रावधानों से ही आता है। इसलिए, यह अनुरोध है कि अग्रिम पट्टा किराये को विविध देनदार की मद के रूप में माना जाए।

(ख). आदेश सं. टीएमपी/19/2017-वीएसपीएल दिनांक 19 जनवरी 2018 में पैरा सं. 16 (vi) (ख) और 16 (xxv) (ख) (ii) का प्रासंगिक सार:

पैरा सं. (vi) (ख)

“(ख). 2005 दिशानिर्देशों के अधीन प्रशुल्क निर्धारण में अनुसरित दृष्टिकोण के कुछ क्षेत्रों को स्पष्ट करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 30 सितम्बर 2008 के अनुसार, कुछ व्ययों के पुनर्भुगतान जो लाइसेंस करार के प्रावधानों से आते हैं उन्हें विविध ऋणदाता के रूप में माना जा सकता है।

वीएसपीएल द्वारा वीपीटी के साथ किए गए लाइसेंस करार में पट्टा किरायों का कोई अग्रिम भुगतान निर्धारित नहीं किया गया है।

वीएसपीएल और वीपीटी के बीच हुए एलए के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, राजस्व हिस्सेदारी तत्काल अनुवर्ती माह के 7वें दिन या उससे पहले देय है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि एलए के अनुसार, वीएसपीएल को किसी राजस्व हिस्सेदारी का भी अग्रिम भुगतान करने की आवश्यकता नहीं है। वीएसपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि लाइसेंस करार से आने वाली मदों में से कोई भी मद विचार किए जाने योग्य नहीं है।”

पैरा 16(xxv) (ख) (ii)

“2005 दिशानिर्देश रिफाइन करते हुए 30 सितम्बर 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के अनुसार, कुछ व्ययों के पुनर्भुगतान जो लाइसेंस करार के प्रावधानों से आते हैं उन्हें विविध देनदार माना जा सकता है। पूर्व अवधि विश्लेषण में किए गए विश्लेषण के

अनुसार, वीएसपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि लाइसेंस करार से आने वाली मदों में से कोई भी मद विविध देनदारों के रूप में विचार योग्य नहीं है।”

(ग). **विश्लेषण:**

- (i). 2005 दिशानिर्देशों के अधीन प्रशुल्क निर्धारण के कुछ पहलुओं को स्पष्ट करते हुए 30 सितम्बर 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित किए गए आदेश के अनुसार, कुछ व्ययों के पुनर्भुगतान जो लाइसेंस करार के प्रावधानों से आते हैं उन्हें विविध देनदार माना जा सकता है।
- (ii). वीपीटी तथा वीएसपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार के खंड 5.2 में दिया गया है कि भूमि पट्टा किराये अलग से किए जाने वाले भूमि पट्टा करार के निबंधन एवं शर्तों के अनुसार प्रतिवर्ष लाइसेंसधारी द्वारा भुगतान किए जाएंगे। उक्त लाइसेंस करार में “अग्रिम” शब्द स्पष्ट रूप से उल्लिखित नहीं किया गया है। इसलिए, इस परिसर पर, पट्टा किराया पूर्व अवधि विश्लेषण में विविध देनदारों के हिस्से के रूप में एवं भविष्य में कार्य पूंजी पर पहुंचने के लिए अनुमान के रूप में नहीं माना गया था।
वीपीटी ने वीएसपीएल द्वारा उल्लिखित पट्टा किराये के अग्रिम भुगतान के बारे में कोई प्रतिकूल अभ्युक्ति नहीं की थी। वीपीटी ने अपनी टिप्पणियों में उल्लेख किया था कि अग्रिम पट्टा किराया लेखांकन पद्धतियों के अनुसार विविध देनदारों के रूप में नहीं माना जाता है और इस मामले को इस प्राधिकरण द्वारा निर्णय किए जाने के लिए छोड़ दिया गया है। प्रशुल्क के निर्धारण के लिए, यह प्राधिकरण लेखांकन मानकों द्वारा शासित नहीं होती है जोकि बीओटी परिचालकों के लिए उनके खातों के रखरखाव के लिए अनुसरण किए जाने हेतु है।
चूंकि उक्त अग्रिम भुगतान एलए प्रावधानों द्वारा शासित किए जाते हैं, इसलिए इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 30 सितम्बर 2008 के अनुसार प्रतिलिपि स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए कार्य पूंजी के हिस्से के रूप में ऐसे पूर्व-भुगतानों पर विचार करने का मामला है। यह स्वीकार करते हुए कि अग्रिम भुगतान तत्संबंधी माह के लिए देय किराये से समायोजित किया जाएगा तथा वर्ष के अंत में सम्पूर्ण अग्रिम समायोजित किया जाता है, पट्टा किरायों के 50 प्रतिशत की दर से पूर्व-भुगतान का औसत कार्य पूंजी के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है। यह केंद्रीय भंडारण निगम, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड आदि के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।
- (iii). तदनुसार, वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए वीएसपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक पट्टा किराये का 50 प्रतिशत पूर्व अवधि विश्लेषण में सुविचारित किया गया है। ऐसी स्थिति में, कार्य पूंजी वर्ष 2014-15 से 2016-17 एवं वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए नकारात्मक रहेगी और इसलिए नियोजित पूंजी की गणना करते समय इसे शून्य माना गया है।

(व). **वर्ष 2014-15 से 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों में रु. 120.80 लाख के अशोध्य ऋणों के लिए प्रावधान पर विचार करना जिसे प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 में अस्वीकृत किया गया था:**

(क). **वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदन**

पैरा 16(v)(एन) के अधीन, प्राधिकरण ने यह उद्घरित करते हुए वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए रु. 120.38 लाख राशि के अशोध्य ऋणों के लिए प्रावधान तथा अशोध्य ऋणों की अनुमति नहीं दी थी कि वीएसपीएल के मौजूदा दरमान में दिए गए प्रावधानों के अनुसार, सेवाएं प्रासंगिक प्रभारों के अग्रिम भुगतान पर प्रदान की जाती हैं। परन्तु हमारे दरमान में ऐसा प्रावधान नहीं किया गया है। वास्तव में, केवल बर्थ किराया ही अग्रिम रूप में लिया जाता है और हमारे ग्राहक सामान्यतः कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अदायगी उनके गंतव्य पर कार्गो की डिलीवरी के बाद अथवा रेल रैकों में कार्गो की लदाई के बाद ही अदायगी करते हैं। तदनुसार, उक्त वर्षों की अवधि के लिए रु. 354.05 करोड़ के टर्नओवर पर, रु. 1.20 करोड़ के अशोध्य ऋण संयोगिक हैं और हमारे परिचालन आकार के लिए सामान्य है। तदनुसार, प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है कि वर्ष 2014-15 से 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों में रु. 120.38 लाख के उक्त व्यय की अनुमति दी जाए ताकि भविष्य में इसका अनुसरण किया जा सके, यदि अनुमोदित किया जाता है।

(ख). **आदेश सं. टीएएमपी/19/2017-वीएसपीएल दिनांक 19 जनवरी 2018 में पैरा सं. 16 (v) (एन) का प्रासंगिक सार:**

“(एन). वीएसपीएल द्वारा सुविचारित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों में बट्टे खाते डाले गए अशोध्य ऋणों के लिए वर्ष 2016-17 के लिए रु. 8.22 लाख और संदेहपूर्ण प्राप्तियोग्य/अग्रिमों के लिए प्रावधान हेतु वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए क्रमशः रु. 57.27 लाख और रु. 54.89 लाख शामिल हैं। यह मद मई 2015 में प्रशुल्क के संशोधन के समय प्रासंगिक वर्षों के लिए सुविचारित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के अनुमानों का हिस्सा नहीं थी। इसके अलावा, वीएसपीएल के मौजूदा दरमानों में दिए गए प्रावधानों के अनुसार, सेवाएं प्रासंगिक प्रभारों के अग्रिम भुगतान पर प्रदान की जाती हैं। ऐसी स्थिति में, वीएसपीएल द्वारा विस्तारित ऋणों तथा अशोध्य ऋण बट्टे खाते डालने को स्वीकार करते हुए प्रशुल्क निर्धारण की कार्यवाही का संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्रावधान करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। इसलिए, बट्टे खाते डाले गए अशोध्य ऋण और संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्रावधान वीएसपीएल के कार्यनिष्पादन के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए अलग रखे गए हैं।”

(ग). **विश्लेषण:**

यह स्वीकार किया गया है कि आदेश के उक्त पैरा में दिया गया वाक्य कि “वीएसपीएल के मौजूदा दरमानों में दिए गए प्रावधानों के अनुसार, सेवाएं प्रासंगिक प्रभारों के अग्रिम भुगतान पर प्रदान की जाती हैं” वीएसपीएल के दरमान में निर्धारित नहीं किया गया है। इस स्थिति के होने के बावजूद, यह कहना प्रासंगिक है कि बट्टे खाते डाले गए अशोध्य ऋण और संदेहपूर्ण प्राप्तियोग्य/अग्रिमों के लिए प्रावधान प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्वीकार्य लागत के रूप में नहीं माना गया है। यह दृष्टिकोण उनकी प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन शासित सभी बीओटी परिचालकों पर एकसमान रूप से अनुसरित की जाती है। ऐसी स्थिति में, केवल वीएसपीएल के मामले में अशोध्य ऋण बट्टा खाते डालने के लिए वीएसपीएल द्वारा कही गई बात ही नहीं उठती है। इसके

अलावा, यहां यह भी उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीएसपीएल के पूर्व प्रशुल्क संशोधन आदेश में इसी दृष्टिकोण का अनुसरण किया गया था।

उपर्युक्त के मद्देनजर, यह प्राधिकरण इस मद की समीक्षा नहीं करना चाहता।

(vi). आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 में प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित 15 प्रतिशत के स्थान पर वीएसपीएल द्वारा अनुरोध की गई बर्थ किराया प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करना।

(क). वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदन

वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए पोत संबंधित गतिविधि हेतु अनुमानित घाटा वीएसपीएल के अनुमानित रु. 12.77 करोड़ के विपरीत रु. 4.17 करोड़ निर्धारित किया गया है। यदि प्राधिकरण समीक्षा के लिए उपर्युक्त बिन्दुओं पर वीएसपीएल के शिकायत बिन्दुओं पर विचार करता है और पोत संबंधित गतिविधि के अधीन घाटा स्थिति पर पहुंचने में लागू करता है तो बर्थ किराया में 25 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि प्राधिकरण द्वारा तर्कसंगत ठहराई जा सकती थी। वीएसपीएल ने इस प्रकार आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 द्वारा प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 15 प्रतिशत के विपरीत बर्थ किराया प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि करने की मांग की थी।

(ख). आदेश सं. टीएमपी/19/2017-वीएसपीएल दिनांक 19 जनवरी 2018 में पैरा 16 (xxix) and (xxix) (क) का प्रासंगिक सार:

“(xxix). मौजूदा प्रशुल्क अर्थात् मई 2015 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार पर वर्ष 2017-18 से 201-20 के लिए समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरण और उप-गतिविधि वार लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध- II (क) से (ड) रूप में संलग्न किए गए हैं। प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अर्थात् मई 2015 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार वित्तीय/लागत विवरणों में प्रकट किए गए परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र. सं.	विवरण	परिचालन आय (रु. लाखों में)				निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) (रु. लाखों में)				निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			
		2017-18	2018-19	2019-20	कुल	2017-18	2018-19	2019-20	कुल	2017-18	2018-19	2019-20	औसत
1.	समग्र वीएसपीएल	2854.75	3111.84	13371.21	39337.79	-575.92	-363.48	-134.58	-1073.99	-4.48%	-2.77%	-1.01%	-2.73%
2.	पोत संबंधित	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59	-232.40	-138.02	-47.42	-417.84	-16.64%	-9.69%	-3.26%	-9.78%
3.	कार्गो संबंधित	1458.20	1687.36	11918.65	35064.21	-343.53	-225.46	-87.16	-656.15	-3.00%	-1.93%	-0.73%	-1.87%
	(क) बीएमएचएस	3300.00	3366.00	3433.50	10099.50	-1047.00	-944.36	-830.33	-2821.69	-31.73%	-28.06%	-24.18%	-27.94%
	(ख) कार्गो का परंपरागत प्रहस्तन	8158.20	8321.36	8485.15	24964.71	703.57	718.99	743.17	2165.54	8.62%	8.64%	8.76%	8.67%

उपर्युक्त तालिका —————। वीएसपीएल द्वारा विभिन्न मदों में प्रस्तावित वृद्धि /कटौती पर नीचे चर्चा की गई है:-

(क). बर्थ किराया प्रभार:

वीएसपीएल ने मूल प्रस्ताव में बर्थ किराया प्रभारों में यथास्थिति बनाये रखी थी। संशोधित प्रस्ताव में, वीएसपीएल ने पोत संबंधित गतिविधि अर्थात् बर्थ किराया सेवाओं के लिए वीएसपीएल द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में दर्शाए गए 30 प्रतिशत औसत घाटे के मद्देनजर बर्थ किराया प्रभार में 25 प्रतिशत वृद्धि अर्थात् अ.अ. 0.0072 से अ.अ. 0.0090 का प्रस्ताव किया था।

उपर्युक्त तालिका से यह देखा गया है कि पोत संबंधित गतिविधि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए औसतन 9.78 प्रतिशत घाटा दर्शाती है और पूर्ण रूप से उक्त अवधि के लिए कुल घाटा रु. 418.07 लाख होता है। जब तक आदेश लागू होगा तब तक यह लगभग मार्च 2018 होगा। ऐसी स्थिति में, यदि रु. 418.07 लाख के कुल घाटे को एक माह अर्थात् वर्ष 2017-18 में मार्च 2018 और 2018-19 तथा 2019-20 में बर्थ किराया प्रभारों से अनुमानित राजस्व को बांटा जाता है तो अपेक्षित प्रशुल्क वृद्धि 13.96 प्रतिशत हो जाती है। उसके विपरीत, वीएसपीएल ने बर्थ किराया प्रभार में 25 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया था। तथापि, चूंकि प्रशुल्क वृद्धि /कटौती से अनुमानित अतिरिक्त राजस्व और विश्लेषण में यथा दिए गए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में वीएसपीएल द्वारा मांग की गई एक प्रशुल्क मद को हटाने पर विचार करने के बाद भी समग्र टर्मिनल के लिए रु. 32.85 लाख का सीमांतक घाटा रह जाता है, इस प्राधिकरण ने बर्थ किराया प्रभारों में 15 प्रतिशत प्रशुल्क वृद्धि प्रदान करने का निर्णय किया है ताकि लागत विवरण में दर्शाई गया सम्पूर्ण घाटा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में भी प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि)/कटौती से अतिरिक्त आय के प्रभाव पर विचार करने के बाद कवर किया जा सके।

तटीय पोत के संबंध में, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि विदेशगामी पोत में प्रस्तावित 25 प्रतिशत वृद्धि के विपरीत 84.5 प्रतिशत परिगणित होती है। यह विदेशगामी पोत के लिए प्रस्तावित दर पर 1 अ.अ. = रु. 64.18 की प्रचलित विनिमय दर लागू करते हुए और प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए उसपर 60 प्रतिशत रियायत लागू करते हुए वीएसपीएल के लेखा पर दिखाई देती है। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी की गई प्रचलित तटीय रियायत नीति, दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विनिमय दर के संदर्भ में तटीय

दरों के पुनर्विवरण की अनुमति नहीं देती है। 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 6.1.2. दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विनिमय दर के संदर्भ में तटीय पोत के पुनर्विवरण की अनुमति नहीं देता है। ऐसी स्थिति में, तटीय पोत के लिए दर मौजूदा दर में 15 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए निर्धारित की गई है। विदेशी तथा तटीय पोत दोनों के लिए न्यूनतम बर्थ किराया प्रभारों में वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित 25 प्रतिशत वृद्धि के विपरीत, न्यूनतम बर्थ किराया प्रभारों में 15 प्रतिशत वृद्धि बर्थ किराया प्रभारों के लिए यथा सुविचारित अनुमोदित की गई है।

बर्थ किराये में प्रदत्त 15 प्रतिशत वृद्धि पर, उक्त अवधि अर्थात् मार्च 2018 से मार्च 2020 तक के लिए संभावित अतिरिक्त राजस्व रु. 450.73 लाख होगी।”

(ग). **विश्लेषण:**

- (i). पूर्व अनुच्छेदों में जिन मदों पर कार्य किया गया है उनके विश्लेषण के आधार पर, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए लागत विवरण वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित अनुसूचन निकर्षण लागत की स्वीकृति के लेखा पर संशोधित किया गया है।
- (ii). चूंकि पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में स्वीकृत वृद्धि समेकित स्थिति पर आधारित थी, इसलिए पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वीएसपीएल के समेकित लागत विवरण को संशोधित करने के लिए पर्याप्त होगा। उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, जनवरी 2018 के प्रशुल्क आदेश में सुविचारित समेकित स्थिति देते हुए लागत विवरण संशोधित किया गया है और **अनुबंध** के रूप में संलग्न किया गया है।
- (iii). आदेश दिनांक जनवरी 2018 के पैरा 16 (xxix) में यथा दी गई लागत स्थिति का सार सुलभ संदर्भ के लिए नीचे दिया गया है:-

(रु. लाखों में)

विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	कुल
परिचालन आय	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79
निवल अधिशेष/(घाटा)	(575.92)	(363.48)	(134.58)	(1,073.99)
परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	(4.48%)	(2.77%)	(1.01%)	(2.73%) औसत

- (iv). समीक्षा आवेदन के आधार पर संशोधित लागत विवरण में प्रदर्शित लागत स्थिति का सार नीचे सारबद्ध किया गया है:

(रु. लाखों में)

विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	कुल
परिचालन आय	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79
निवल अधिशेष/(घाटा)	(626.77)	(415.34)	(187.48)	(1,229.59)
परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	(4.88%)	(3.17%)	(1.40%)	(3.13%) औसत

उपर्युक्त तालिका जनवरी 2018 आदेश में अनुमानित रु. 1073.99 लाख के कुल घाटे के सापेक्ष समीक्षा आवेदन के आधार पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए रु. 1,229.59 लाख का कुल घाटा दर्शाती है।

- (v). पिछले प्रशुल्क संशोधन में जिसे जनवरी 2018 आदेश में समाप्त किया गया था, इस प्राधिकरण ने तट प्रहस्तन प्रभारों में 44 प्रतिशत प्रशुल्क वृद्धि, बल्क मेटिरियल हैंडलिंग सर्विस (बीएमएचएस) में 7 प्रतिशत कटौती, धूल निवारण प्रणाली में 33 प्रतिशत वृद्धि, घाटशुल्क में 5 प्रतिशत-34 प्रतिशत वृद्धि और रेलवे साइडिंग के प्रभारों को हटाने की अनुमति प्रदान की थी जैसाकि वीएसपीएल द्वारा प्रस्ताव किया गया था। बर्थ किराया प्रभारों के संबंध में, इस प्राधिकरण ने वीएसपीएल द्वारा मांग की गई बर्थ किराया प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि के विपरीत 15 प्रतिशत वृद्धि अनुमोदित की थी। मौजूदा समीक्षा आवेदन में, वीएसपीएल ने समीक्षा आवेदन के आधार पर बर्थ किराया प्रभारों में 25 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान किया जाना दोहराया था।

- (vi). जनवरी 2018 आदेश में, रु. 1073.99 लाख का अनुमानित घाटा जैसाकि ऊपर बताया गया है प्रशुल्क वृद्धि प्रदान करते हुए कवर किया गया था तथा पैरा 16 (xxix) (ग) में मार्च 2018 से 2017-18, 2018-19 और 2019-20 की अवधि के लिए जनवरी 2018 आदेश में अनुमानित अतिरिक्त राजस्व नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

विवरण	वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित (की जाने वाली) वृद्धि / कटौती	अतिरिक्त आय रु. लाखों में
तट प्रहस्तन प्रभार	रु. 45.00 प्रति टन से रु. 65.00 वृद्धि (44 प्रतिशत वृद्धि)	रु.1188.26
बीएमएचएस	बीएमएचएस दर में कटौती यदि एकीकृत सेवाएं रु. 150.00 से रु. 140.00 प्रति टन प्राप्त की जाती हैं (7 प्रतिशत कटौती)	-रु.495.22
रेलवे साइडिंग प्रभार	हटाया गया है।	-रु.342.97
धूल निवारण प्रणाली	वृद्धि रु. 1.50 प्रति टन से रु. 2.00 प्रति टन (33 प्रतिशत वृद्धि)	रु. 65.78

घाटशुल्क	जैसाकि ऊपर दिया गया है कुछ कार्यों मदों के लिए प्रस्तावित वृद्धि	रु. 207.39
उपर्युक्त मदों के लिए कार्यों प्रहस्तन गतिविधि से कुल अतिरिक्त आय (क)		रु. 623.26
बर्थ किराया प्रभार	वृद्धि 0.0072 अ.डा. से 0.0083 अ.डा. (15 प्रतिशत वृद्धि) (ख)	रु. 450.73
कुल (क+ख)		रु.1073.99

- (vii). इस प्रकार, रु. 1073.99 लाख के अनुमानित निवल घाटे में से रु. 623.26 लाख कार्यों प्रहस्तन गतिविधि में प्रदान की गई वृद्धि से और रु. 450.73 लाख बर्थ किराया प्रभारों से पूरे किए गए थे। इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, संशोधित लागत विवरण के अनुसार वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए संशोधित कुल घाटे रु. 1,229.59 लाख के आधार पर, घाटा जो बर्थ किराया प्रभारों में वृद्धि से पूरा किया जाना चाहिए था वह रु. 606.33 लाख (रु. 1,229.59 लाख - रु. 623.26 लाख) होता है। जनवरी 2018 के पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में, बर्थ किराया प्रभारों में 15 प्रतिशत की वृद्धि पहले ही प्रदान की जा चुकी है। इसलिए, अतिरिक्त राजस्व जो वीएसपीएल को इस लेखा पर 2017-18 में मार्च 2018 के एक माह और वर्ष 2018-1 में 8 महीनों (अप्रैल-नवम्बर 2018) के लिए उपार्जित होगा उसका अनुमान रु. 159.90 लाख लगाया गया है। इसलिए शेष घाटा अर्थात् रु. 446.43 लाख (रु. 606.33 लाख - रु. 159.90 लाख) शेष प्रशुल्क चक्र अवधि के लिए अच्छा बनाया गया है। तब तक अनुमोदित आदेश लगभग दिसम्बर 2018 लागू हो जाएगा। इसलिए, संशोधित प्रदत्त वृद्धि वर्ष 2018-1 के लिए 4 महीनों तथा वर्ष 2019-20 के लिए होगी। बर्थ किराया प्रभारों में संशोधित वृद्धि पर पहुंचने के लिए गणना नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

विवरण	राशि (रु. लाखों में)
संशोधित घाटा मौजूदा प्रशुल्क चक्र की शेष अवधि अर्थात् दिसम्बर 2018 से मार्च 2019 (4 महीने) और वर्ष 2019-20 के लिए बर्थ किराया प्रभारों से पूरा किया जाएगा।	446.43
जनवरी 2018 आदेश में अनुमानित आय में सुविचारित प्रशुल्क पर बर्थ किराया प्रभारों से कुल अनुमानित आय (अर्थात् 0.0072 अ.डा. प्रति जीआरटी/घंटा) (वर्ष 2018-19 के लिए अर्थात् दिसम्बर 2018 से मार्च 2019 (4 माह) यथानुपात आधार पर और वर्ष 2019-20 के लिए)	1,927.39
बर्थ किराया प्रभारों में स्वीकृत की जाने वाली प्रशुल्क वृद्धि प्रतिशत रूप में मई 2015 आदेश के तत्कालीन प्रचलित बर्थ किराया प्रभारों में 01 दिसम्बर 2018 से (रु. 444.71-रु. 1927.39)	23.16% पूर्णांकित 23%

- (viii). इस प्रकार, उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, स्वीकृत की जाने वाली प्रतिशत वृद्धि समीक्षा आवेदन में वीएसपीएल द्वारा मांग की गई 25 प्रतिशत वृद्धि के स्थान पर मई 2015 आदेश में प्रचलित बर्थ किराया प्रभार से 23 प्रतिशत (अर्थात् 0.0072 अ. डा. से 0.008 अ.डा.) परिगणित होती है।

10. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगी। दरों की वैधता 31 मार्च 2020 तक जारी रहेगी जैसाकि जनवरी 2018 आदेश में आदेश दिया गया है। वास्तविक वित्तीय तथा भौतिक निष्पादन की अगले प्रशुल्क संशोधन के दौरान लागू प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए समीक्षा की जाएगी, जोकि लेखापरीक्षित लेखों के आधार पर वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में वर्ष 2016-17 के लिए अनुमानों की समीक्षा के साथ 01 अप्रैल 2020 से देय है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, आदेश सं. टीएमपी/19/2017-वीएसपीएल दिनांक 19 जनवरी 2018 द्वारा अनुमोदित वीएसपीएल के मौजूदा दरमानों में खंड 2-पोत संबंधित प्रभार के अधीन अनुसूची 2.1.1 में निर्धारित बर्थ किराया प्रभार संशोधित किए गए हैं:-

- (i). मौजूदा दरमान में खंड 2 - पोत संबंधित प्रभार के अधीन अनुसूची 2.1.1. के अधीन निर्धारित बर्थ किराया प्रभार संशोधित किया गया है और निम्नवत् परिवर्तित किया गया है:

“2.1.1. पोतों के लिए बर्थ किराये की अनुसूची

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
बर्थ ईक्वू 8 और ईक्वू 9	न्यूनतम अ.डा. 177/- के अधीन 0.0089	न्यूनतम रु. 4,666/- के अधीन 0.2333

”

11.2. आदेश में अनुमोदित संशोधित दरें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगी। संशोधित दरों की वैधता 31 मार्च 2020 तक लागू रहेगी जैसाकि आदेश दिनांक 19 जनवरी 2018 में विनिर्दिष्ट किया गया है।

11.3. वीएसपीएल को निदेश दिया जाता है कि मौजूदा दरमान में निर्धारित पोतों हेतु बर्थ किराये की अनुसूची उपयुक्ततः संशोधित की जाए।

टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन III /4/असा./334/18]

अनुबंध

विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड - दरमानों का सामान्य संशोधन समग्र टर्मिनल के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(रु. लाखों में)

विवरण	बीएसपीएल द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान				जनवरी 2018 आदेश में टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान				समीक्षा आवेदन के आधार पर संशोधित जनवरी 2018 आदेश में टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान			
	2017-18	2018-19	2019-20	जोड़	2017-18	2018-19	2019-20	जोड़	2017-18	2018-19	2019-20	जोड़
यातायात (टनों में)	6200000	6324000	6449000	18973000	6200000	6324000	6449000	18973000	6200000	6324000	6449000	18973000
क्षमता (टनों में)	7700000	7700000	7700000		7700000	7700000	7700000		7700000	7700000	7700000	
कुल परिचालन आय												
(i) पोत संबंधित आय	1393.28	1421.15	1449.17	4263.60	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59
(ii) कार्गो संबंधित आय	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21
जोड़ - I	12851.48	13108.51	13367.81	39327.81	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79
परिचालन लागत (मूल्यहास बहिर्गृह)												
(i) परिचालन एवं प्रत्यक्ष लेबर	474.11	490.86	508.17	1473.13	467.12	490.86	508.17	1466.15	467.12	490.86	508.17	1466.15
(ii) अनुरक्षण लेबर	569.65	581.04	592.66	1743.36	569.65	581.04	592.66	1743.36	569.65	581.04	592.66	1743.36
(iii) उपस्कर चालन लागत	1700.67	1751.13	1803.13	5254.92	1648.78	1707.38	1768.37	5124.53	1648.78	1707.38	1768.37	5124.53
(iv) अनुरक्षण निकर्षण	101.69	103.72	105.79	311.20	50.84	51.86	52.90	155.60	101.69	103.72	105.79	311.20
(v) रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	469.48	478.87	488.32	1436.66	469.89	479.29	488.76	1437.94	469.89	479.29	488.76	1437.94
(vi) उपस्कर किराया	4079.36	4236.32	4398.20	12713.88	4080.38	4237.39	4399.31	12717.08	4080.38	4237.39	4399.31	12717.08
(vii) रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये	133.24	134.59	135.96	403.80	133.24	134.59	135.96	403.80	133.24	134.59	135.96	403.80
(viii) बीमा	70.32	71.72	73.16	215.20	70.32	71.72	73.16	215.20	70.32	71.72	73.16	215.20
(ix) अन्य व्यय	526.40	537.58	548.99	1612.97	526.40	537.58	548.99	1612.97	526.40	537.58	548.99	1612.97
(x) तकनीकी सेवा शुल्क	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48
जोड़ - II	8137.06	8397.99	8666.54	25201.60	8028.79	8303.87	8580.44	24913.10	8079.63	8355.73	8633.33	25068.70
मूल्यहास	1582.11	1577.65	1553.45	4713.22	1517.03	1512.57	1488.17	4517.78	1517.03	1512.57	1488.17	4517.78
उपरिव्यय												
(i) प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय	1073.94	1095.91	1118.33	3288.17	1078.63	1100.70	1123.22	3302.55	1078.63	1100.70	1123.22	3302.55
(ii) प्रारंभिक व्यय एवं अपफ्रंट भुगतान बढ़ा खाता	33.10	33.10	33.10	99.31	33.10	33.10	33.10	99.31	33.10	33.10	33.10	99.31
जोड़ - IV	1107.04	1129.01	1151.43	3387.49	1111.74	1133.80	1156.32	3401.86	1111.74	1133.80	1156.32	3401.86

परिचालन अधिशेष / (घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV)	2,025.27	2,003.86	1,996.38	6,025.50	2,197.19	2,161.59	2,146.28	6,505.06	2,146.34	2,109.73	2,093.38	6,349.46
वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)												
(i) एलए के अनुसार प्राप्ति- योग्य छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46	6.06	6.79	7.61	20.46
जोड़ एफएमआई	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46	6.06	6.79	7.61	20.46
वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46	6.06	6.79	7.61	20.46
ब्याज पूर्व अधिशेष और कर (V) + (VIII)	2,029.58	2,008.17	2,000.70	6,038.45	2,203.25	2,168.38	2,153.88	6,525.52	2,152.41	2,116.52	2,100.99	6,369.92
नियोजित पूंजी	19527.27	17973.19	16443.99	17981.49	17369.84	15824.17	14302.90	15832.30	17369.84	15824.17	14302.90	15832.30
आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य 16%	3124.36	2875.71	2631.04	8631.11	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51
क्षमता उपयोग	80.52%	82.13%	83.75%		80.52%	82.13%	83.75%		80.52%	82.13%	83.75%	
सुविचारित आरओसीई	3124.36	2875.71	2631.04	8631.11	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51
निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-1,084.78	-867.54	-630.34	-2,592.66	-575.92	-363.48	-134.58	-1,073.99	-626.77	-415.34	-187.48	-1,229.59
वीएसपीएल द्वारा समायोजन वर्ष 2014-15 से 2016-17 के निवल घाटे का 50 प्रतिशत	-535.02	-535.02	-535.02	-1,605.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
निवल अधिशेष/(घाटा) पूर्व घाटे के समायोजन के बाद (XIV) - (XV)	-1,629.80	-1,402.56	-1,165.35	-4,197.71	-575.92	-363.48	-134.58	-1,073.99	-626.77	-415.34	-187.48	-1,229.59
निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय	-13%	-11%	-9%	-11%	-4.48%	-2.77%	-1.01%		-4.88%	-3.17%	-1.40%	

के प्रतिशत रूप में (XVI/I)												
औसत निवल अग्रिम/बाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-10.70%				-2.73%				-3.13%			

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION

Mumbai, the 24th October, 2018

No. TAMP/24/2018-VSPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the review application filed by Vizag Seaport Private Limited (VSPL) for review of the Order No.TAMP/19/2017-VSPL dated 19 January 2018 passed by the Authority in respect of general revision of Scale of Rates (SOR) of VSPL as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/24/2018-VSPL

Vizag Seaport Private Limited

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 3rd day of October, 2018)

This case relates to review application filed by the Vizag Seaport Private Limited (VSPL) for review of the Order No.TAMP/19/2017-VSPL dated 19 January 2018 approved by this Authority in respect of general revision of Scale of Rates (SOR) of VSPL.

2.1. This Authority had passed an Order No.TAMP/19/2017-VSPL dated 19 January 2018 disposing of the proposal received from the VSPL for general revision of its SOR. The said Order was notified in the Gazette of India on 26 February 2018 vide Gazette No.78 and was forwarded to VSPL vide our letter dated 27 February 2018.

2.2. This Authority in the Order dated 19 January 2018, based on the net deficit reflected by the cost statement, has approved 44% increase in Shore handling charges, 7% decrease in Bulk Material Handling Service (BMHS), 33% increase in Dust suppression system, 5%-34% increase in wharfage and deleted charges of Railway siding as proposed by VSPL. As regards berth hire charges, as against 25% increase proposed by VSPL for both foreign and coastal vessel, based on the deficit position reflected in the cost statement and for reasons cited in para 16 (xxix) (a) of the Order, this Authority has approved 15% increase in the berth hire charges.

2.3. As stipulated in Clause 3.3.1. of the tariff guidelines of March 2005, application for review of a tariff Order can be entertained provided such an application is filed within 30 days of the notification in the Gazette of India. Referring to the said clause, this Authority in para 16 (xxxi) of the Order had mentioned that the VSPL has the option to approach this Authority for review of the Order to the extent of error apparent on face of records. The VSPL Order has been notified on 26 February 2018 and the VSPL has filed the review application under cover of its letter dated 21 March 2018, which is within the prescribed time limit of 30 days.

3.1. With reference to the said tariff Order of 19 January 2018, the VSPL vide its letter dated 21 March 2018 has filed an application for review of the tariff Order.

3.2. The points made by VSPL in its Review Application is with reference to the following:

- (i). **15% increase in Berth Hire charges approved by the Authority as against VSPL's request of 25% increase:**

The estimated deficit for Vessel Related Activity for the years 2017-18 to 2019-20 has been arrived at ₹4.17 crores by the Authority as against VSPL's estimate of ₹12.77 crores. If the Authority considers the grievance points of VSPL as stated below, and gives effect to the same in arriving at the deficit position under Vessel Related activity, then proposed increase of 25% in berth hire could be found justified by the Authority.

Accordingly, VSPL has made the following submissions towards justification of their grievances stated above.

- (a). **Reduction in maintenance dredging cost for 2017-18 to 2019-20 to the tune of 50% than the estimate of VSPL:**

The deficit position arrived under Vessel Related activity includes difference in reckoning maintenance dredging expenditure at 50% of VSPL's Projection of ₹3.11 crores (i.e.) at ₹1.55 crores by the Authority. The Authority has considered only 12 shifts engagement of Port dredger based on Actuals for the year 2014-15. But, it is has to be noted that from June, 2014, VPT implemented window periods to the effect that berths shall be shut down on alternate days for Capital dredging of channels to -16.10 Meters and the dredging was in full swing and done at VSPL berth front during the year 2015-16 when this expenditure was NIL. In other words, the maintenance dredging expenditure was less during 2014-15 to 2016-17 only on account of Capital dredging done during the said period. That shall not be the basis for reducing number of shifts by 50% for the years 2017-18 to 2019-20. Hitherto, the maintenance dredging at our berth front was done by engaging the Port dredger at a cost of about ₹5.00 Lakhs per shift. After Dredging to -16.10 Meters, the maintenance dredging activities are required to be done by engaging DCI Dredgers of Higher capacity (Trailer Suction Hopper Dredger) at a huge cost. For the current year 2017-18, VSPL has actually spent ₹1.67 Crores towards maintenance dredging by engaging DCI dredger XX. (Copy of agreement with DCI is furnished). Hence on that basis, our estimated dredging expenditure of ₹3.11 Crores for 2017-18 to 2019-20 may be allowed for computation of surplus under vessel related activity.

Hence, VSPL requests that the maintenance dredging expenditure estimated for the years 2017-18 to 2019-20 for ₹3.11 crores may be allowed without any reduction.

- (b). **The Capex of ₹16.08 crores incurred towards Capital dredging not allowed:**

(i). There is wide variation in depreciation and ROCE due to not allowing this Capex under vessel related activity in all the tariff orders passed by the Authority. There is no second view that this Capex has facilitated the widening of entrance channel that paved the way for entry of Panamax vessels to the Inner Harbour of VPT which fact have also been affirmed by VPT as recorded by the Authority in Para 8.3(6) of Tariff Order dated 11 October 2011. It is not denied that incurring of this Capex is in accordance with compliance of clause 2.9.5 and 2.9.6 of the Tariff Guidelines, 2005. It is an acknowledged fact by VPT itself that this Capex has benefited not only VSPL but also all the Inner Harbour berth of VPT. The only ground for not allowing this Capex by the Authority hitherto was that it is not in accordance with our License Agreement. Now with the entering of original License Agreement dated 28 November 2011, the validity of the said reasoning has expired and now this Capex is brought within the ambit of our License Agreement and hence VSPL specifically requested to consider allowing this Capex post execution of Supplementary Agreement with VPT in the current tariff proposal.

(ii). Under para 16 (v) (q) of the Tariff order dated 19 January 2018, the Authority has only held that this capex is not admissible as it is not as per the Concession Agreement and for deciding that this capex is outside the purview of the Concession Agreement, the Authority have solely relied on the assertion of the VPT which is erroneous on the facts as VPT has only reiterated its earlier stand purely based on original License Agreement and not replied anything how that reason still holds good post execution of Supplementary License Agreement forming part of the original License Agreement. The Authority too have not dealt the issue under the said para of

the order as to why this is not an allowable expenditure when the issue of requirement of clause 2.9.11 of Tariff guidelines, 2005 that Capex shall be as per License Agreement is now settled with the execution of Supplementary Agreement thereby bringing this Capex within the ambit of our License Agreement.

- (iii). Under SI.no.9 of para 10 of the order, the Authority raised a pointed query on VPT as quoted below:

“In this regard, the VPT is requested to clarify whether the request of VSPL is to be considered in the current tariff revision in view of the point made by the VPT in the last tariff order dated 15 May 2015.”

For this VPT replied that the expenditure incurred in 2009-10 is not in line with the provisions of the License Agreement. The said reply of VPT is not valid and relevant as it is not addressing the changed scenario wherein this Capex is now brought within the ambit of License Agreement through the Supplementary License Agreement. Further it may be noted that for the purpose of our License Agreement, vide clause 1.1. of our License Agreement, VPT is a Licensor and not considered as Government Authority. Hence it is requested that this issue be dealt objectively by the Authority independent of the views of VPT as they have offered no adverse remark on allowing this Capex under the Supplementary License Agreement but only reiterating stand with reference to the original License Agreement. The Authority have allowed various items in several tariff proposal in case no pointed objection is received from the concerned party/ users. The logic for following earlier years approach as stated by the Authority is not applicable for this issue under the changed scenario of entering into Supplementary Agreement.

Accordingly, VSPL requests the Authority to allow the above said Capex of ₹16.08 crores for depreciation and an eligible Investment for ROCE.

- (ii). **The discount / Rebate to Steel Authority of India Limited (SAIL) in the revenue projections from the years 2017-18 to 2019-20 not considered:**

- (a). Under para 16(xi) (b) of the Tariff Order, our request for exclusion of discount of ₹17.08 crores for the years 2017-18 to 2019-20 was not considered by the Authority on the following grounds:

- (i). Tariff has to be determined with reference to the cost position reflected based on revenue estimation at the existing SOR approved in the last general revision order. This approach is followed uniformly while determining tariff of all private operators under 2005 Tariff Guidelines.
- (ii). If the request is considered, it would warrant higher tariff increase which have to be borne by users other than SAIL.
- (iii). The rates agreed between VSPL and SAIL as an individual user agreement between two parties and that cannot form the basis for tariff determination.

- (b). VSPL submits that above contentions may no longer hold good post issue of following clarifications by the Authority based on the opinion of the A.G, vide letter No.TAMP/46/2015-Misc. dated 24 July 2015.

- (i). Both financial and Physical parameters will be taken into account for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines, 2005 and 20% of the surplus would be allowed to be retained by the operator. It is only surplus over and above the 20% that shall be shared equally between the operator and the users.
- (ii). The Income to be considered for the purpose of clause 2.13 will be the Actual income earned by the operator based on their audited accounts and not on any notional income.

- (c). The uniform approach followed hitherto by the Authorities was prior to issue of the above said clarification of MOS based on AG's opinion. As such, same may have to be reviewed.

- (d). In the current tariff Order our actual income for 2014-15 to 2016-17 has been considered as per audited accounts which is net of discounts and rebates in line with the above said clarification. VSPL have already entered into a three years contract with SAIL from August 2017 and during the said period the rate is fixed and SAIL being a PSU there is no scope of collecting any rate other than the discounted rate prescribed in the contract. That being the factual position, and during review of actual income collected from SAIL in next tariff cycle with respect to projection, the actual revenue collected (Audited) is going to be allowed by the Authority, it is but fair and reasonable that current tariff fixation shall not be based on any such notional income knowing that same is not going to be collected. Further, our request is only for deficit arising out of exclusion of this said notional income. Such enhanced berth hire will be applicable to all users including SAIL.

The VSPL, therefore, requests the Authority, to consider excluding the discount/ rebate of ₹17.08 crores from the projected income for the years 2017-18 to 2019-20.

(iii). **Advance payment of lease rentals under Sundry debtors not considered:**

Under para 16(vi)(b) of the Tariff Order, it is stated that the License Agreement entered by VSPL with VPT does not prescribe any advance payment of lease rentals and such prepayments can be considered only if the same flows from the provisions of the License Agreement.

In this regard, VSPL draw the kind attention of the authority to clause 5.2 of our License Agreement which provides that Land lease rentals shall be paid by Licensee yearly as per the terms and conditions of the land lease agreement to be entered into separately. Payment of advance lease rental is as per the terms of the said land lease agreement only and accordingly the same flows only from the provisions of the License Agreement. Hence, it is requested that advance lease rental may be considered as an item of Sundry debtor.

(iv). **The provision for bad debts in actuals for the years 2014-15 to 2016-17 to the tune of ₹120.80 lakhs not allowed:**

Under para 16(v)(n), the Authority has not allowed the bad debts and provision for bad debts amounting to ₹120.38 Lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 citing that as per the provisions contained in the existing SOR of VSPL, service are rendered on payment of relevant charges in advance. But our SOR does not appear to have such provision. Actually, only berth hire is collected in advance and our customers normally pay cargo handling charges only after delivery of cargo at their destination or after loading of cargo into Rail Rakes. Accordingly on a turnover of ₹354.05 crores for the said three years period, bad debts provisions of ₹1.20 crores is incidental and normal for our operation size. We accordingly request the Authority to allow the said expenditure of ₹120.38 lakhs in the actuals for the years 2014-15 to 2016-17 so that same may be followed in future, if approved.

3.3. Based on the above, the VSPL has requested this Authority to consider their review Petition and accordingly approve enhancement of berth hire charges to 25% from 15% already granted. The VSPL has, however, not furnished any revised cost statements alongwith the review application.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the review application of VSPL dated 21 March 2018 was forwarded to the VPT and concerned users/ user organisations seeking their comments. The comments received from the VPT and users/ user organisations were forwarded to VSPL for feedback information. The VSPL vide its letter dated 2 July 2018 has furnished its reply.

5.1. A joint hearing in this case was held on 25 April 2018 at the VPT premises. The VSPL made a power point presentation of its Review Application. At the joint hearing, the VSPL and VPT have made their following submissions.

5.2. At the joint hearing, the VSPL has furnished a detailed write up with reference to its review application. The copy of the detailed write up was forwarded to the VPT vide our letter dated 15 May 2018 requesting to furnish specific comments on each of the points made by VSPL along with its comments on the break-up of the amount of ₹16.08 crores furnished by VSPL. This was followed by reminders dated 29 May 2018, 20 June 2018 and 5 July 2018. The VPT has not furnished its reply till finalization of this case. The points made by the VPSL in its detailed write up are as follows:

Review Prayer: To grant the increase in Berth Hire charges to 25% as against 15% increase granted.

Background:

- (i). The Authority have notified the revision of SOR of VSPL on 26 February 2018 which *inter alia* includes revision of berth hire charges from 0.0072 USD per GRT per hour to 0.0083 USD per GRT

per hour. VSPL had requested for increase to 0.0090 USD per GRT per hour based on the deficit position from its vessel related activity.

- (ii). The submission of VSPL was that Authority ought to have considered allowing the Capex of ₹16.08 crores, a major item while computing the deficit under vessel related activity so that VSPL request of increase in Berth Hire by 25% would have been justified.
- (iii). Facts of the issue of not allowing the capex of ₹16.08 crores towards capital dredging expenditure incurred by VSPL:
 - (a). VSPL commenced its operations at its berths in 2005. At that time VPT had declared a dredged depth of -10.70 Meters that was capable of handling vessels with the following specifications:

LOA	:	160 Meters
Beam	:	27 Meters
Channel width	:	97.5 Meters
Vessel Draft	:	10.06 Meters

 The above facility is sufficient to handle only Handymax vessels with a beam upto 27 Meters.
 - (b). In order to handle Panamax vessels with LOA of 225 Meters and beam of 32.26 Meters, VPT had awarded the contract of dredging involving widening and deepening of the Inner Harbour Turning Circle to -11.8 Meters and 12.8 Meters respectively to Dharti Dredging and Infrastructure Company Limited (DDIL) under Phase I Dredging, vide VPT Work Order dated 20 July 2005. The major scope of phase 1 dredging work awarded by VPT to DDIL are as below:
 - (i). Dredging of soft soil (overburden) of 255780 CUM for ₹3.82 crores.
 - (ii). Rock Dredging of 66150 CUM for ₹20.53 crores.
 - (iii). Achieving design depth of 11.8 Meters at Entrance channel and -12.80 Meters at Inner Harbour Turning Circle.
 - (c). VSPL was issued CFO by APPCB to handle a maximum volume of 9.5 Million Metric Tons per annum and as per Article 3.9(a)(i)(b), it is the obligation of the VSPL, Licensee to make efforts to maximize cargo handled so as to achieve optimal utilization of Project facilities and Services. Under Article 7.3(b)(iv) of the License Agreement, it is the obligation of both the Licensor and Licensee to mutually cooperate with each other in order to achieve the objectives of the License Agreement.
 - (d). In order to maximize the throughput, VSPL had entered into a 30 year contract with SAIL on 31 January 2005, to handle fully laden Panamax vessels which required a dredged draft of -14.0 Meters at its berths and -13.5 Meters at all Inner Harbour Channels. Since the present facility was to handle only Handymax vessels with a beam of upto 27 Meters, VSPL entered into a MOU on 24 November 2006 with VPT to undertake further widening and deepening of all Inner Harbour waterways to -13.5 Meters at its cost and awarded the contract to the same DDIL. It is pertinent to note that VSPL, on behalf of VPT, also undertook the feasibility and navigation studies through M/s.MARIN, Netherlands to cater to 14 M draft vessels, at its cost. Same Study Reports of MARIN were utilized by VPT while calling for Tenders for deepening upto -16.1 M.

This is pursuant to the award of Phase 1 Dredging by VPT to DDIL and for extending the deepening works of the area to facilitate navigation of bigger ships to VSPL to the extent of achieving Entrance channel of Inner Harbour, Inner Harbour Turning Circle and Northern Arm of VPT to -13.5 Meters.

The Scope of work by VSPL to Dharti was as under:

	(₹ in crores)
i). Jet Probing of 3000 Cum	0.32
ii). Dredging of soft soil (Over burden) of 66000 CUM for	8.95
iii). Rock Dredging for 103000 CUM	21.12
iv). Slope Protection	2.87

v). Operational delays	0.09
vi). Total	33.35

- (e). The first priority was to make entry of Panamax vessels in Inner Harbour entrance channel with a beam of 32.26 Meters. Though the Channel width of 97.5 Meters was just sufficient being three times the beam length, in view of the bends in the I.H Channel, the facility could not be utilized. Hence, the Dredging Company first widened the Inner Harbour Channel and Turning circle from 97.5 Meters to 111 Meters doing Rock Dredging and started work on account of VSPL at the Inner Harbour channel first as more than 50% area of Inner Harbour channels were common to both waterways leading to VSPL and VPT berths in the Inner Harbour.
- (f). Above proactive action of VSPL has led to the entry of Panamax vessels into the Inner Harbour of VPT for the first time on 13 February 2007. Thereafter, this paved the way for entry of all Panamax vessels chartered by entire trade after lightening at the then General Cargo Berth (GCB). VSPL too could handle Panamax vessels of SAIL after Lightening at GCB from 11 May 2008. Thus the benefit of the Capex incurred by VSPL accrued to VPT, VSPL and trade are as under:

Details	Permissible Draft	LOA	Beam	Width	Turning Circle Radius
Before Dredging work in 2005-06	10.06 M	160 M	27 M	97.5 M	180 Ms.
After widening of channels	10.90 M	225 M	32.26 M	111 M	220 Ms.
(Source: Port Circular ITRA/SHP/PCIR dated 06.10.09)					

In view of the abnormal delay in completion of Phase 1 dredging by VPT and since the required draft to perform SAIL 30 years contract could not be achieved within the permissible time, VSPL intimated its decision to withdraw from the MOU to complete dredging to -13.5 Meters and same was approved by VPT with the approval of the Government and communicated vide VPT letter dated 4 September 2009.

- (g). VPT besides approving the withdrawal of VSPL from its obligations under the MOU to dredge to -13.5 Meters has also called for tender on 25.03.2010 for dredging to 16.10 Meters under Phase II and Phase III dredging. Hence VSPL could capitalize the expenditure of ₹16.08 crores on 25.03.2010 to the extent of actual work done by DDIL as detailed below:

	(₹ in crores)
i). Payments against Running bills	14.24
ii). Channel dredging for slope protection	0.80
iii). Simulation studies by VSPL	0.27
iv). Finance cost apportionment	1.86
v). Mobilization of dredger advance	6.95
vi). Encashment of B.G for recovery of advances	(8.05)
vii). Total Capitalization	16.08

- (iv). Reasons given by TAMP for not allowing this Capex of ₹16.08 crores since its Order dated 11 October 2011:

- (a). As per License Agreement, it is the obligation of the Licensor to undertake Capital Dredging and the Capex claimed by VSPL is not in line with the provisions of the License Agreement.
- (b). Though VPT has in its reply to TAMP under para 8.3(6) of the said Tariff Order has accepted that Capex incurred by VSPL has facilitated the widening of the entrance channel that paved the way for entry of all Panamax vessels into the Inner Harbour through the entrance channel

after lightening at GCB and accordingly all VPT berths are benefited, it has reiterated its stand the said Capex is not an allowable one under the License Agreement.

- (v). Reasons for claiming said Capex in the tariff proposal of VSPL and in the Review Application dated 21 March 2018 of VSPL despite repeated disallowance by TAMP:
- (a). Unlike the License Agreements entered under Tariff Guidelines, 2008 fixing Upfront Tariff Guidelines for Terminal capacity, there is no bar under Tariff Guidelines, 2005 under which VSPL is governed to incur any capex to augment capacity either by way of Capital equipment, development of additional storage or any infrastructure for the allowability of any Capex under the Tariff Guidelines, 2005 Authorities is governed by clause 2.9.5 and 2.9.6 of the Tariff Guidelines, 2005. Said clauses are quoted below:
- “2.9.5: Reasonableness of capital base will be assessed. Cost of fully commissioned Business Assets that can be directly identified as created for the port business and in use will only be considered while computing allowable depreciation and ROCE.
- 2.9.6: Reasonableness of fresh investments made for creation of capacity will be assessed on the basis of (i) Reduction in unit operating cost, (ii) Additional traffic generated, (iii) Improvements in operational efficiency and (iv) Combination of any or all these factors.”
- (b). It is an undeniable fact that the Capex of ₹16.08 crores fulfill all the above stated criteria for consideration by the Authorities. The increase in cargo volume by entry of Panamax vessels after widening of channels is on the record of the Port and the Authorities.
- (c). The fact that the VSPL's License Agreement provides for ultimate draft of 12.5 Meters only is no longer valid with entering into Supplementary License Agreement on 20 June 2015 providing for draft of -16.10 Meters at VSPL berths which formed part of original License Agreement. As such the capex is within the purview of our License Agreement.
- (d). Rejecting the Capex on the plea that it is the obligation of the Licensor to dredge to -16.10 Meters in the Water channels of Inner Harbour except at berth fronts is also not proper as same amounts to penalizing VSPL for having undertaken the obligation of the Licensor and partly fulfilled the same by spending the said Capex that has widened the entrance channel besides dredging of Inner Harbour channels that led to the undertaking and completion of balance Capital dredging by Licensor to dredge upto -16.10 Meters at all Inner Harbour Channels.
- (e). Trade which has been all along benefitted by freight saving by the said Capex especially due to widening of channels by chartering Panamax vessels and this benefit remain unrecovered from trade either by Licensor or Licensee. As it is the Licensee who have invested, the Capex claimed by the Licensee is just and proper.
- (f). License Agreement and tariff fixation under 2005 Guidelines does not contain any restriction to incur capex beyond License Agreement as long as it enhances business growth, benefit to trade and as above said License Agreement provides for mutual cooperation of Licensor and Licensee to achieve the objectives of the License Agreement.
- (g). As the deepening to -16.10 Meters was completed by VPT and at our berth fronts in February, 2016, enabling berthing of fully laden Panamax vessels, the said Capex of ₹16.08 crores may be allowed at least from the current tariff cycle of 2017-2020.

6. Based on the preliminary scrutiny of the Review Application, the VSPL was requested vide our letter dated 15 May 2018 to furnish additional information/ clarifications on a few points. After reminder dated 29 May 2018, the VSPL vide its letter dated 18 June 2018 has furnished its reply. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and the information/ clarifications furnished by the VSPL are tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarifications sought by us	Information/ clarifications furnished by VSPL
A.	<u>Reduction in maintenance dredging cost for the years 2017-18 to 2019-20 to the tune of 50% than the estimate of VSPL:</u> The copy of the contract entered between the VSPL and the Dredging Corporation of India now furnished by the VSPL is dated 20 March 2018. Since the year 2017-18 is already over, the actual expenditure incurred by VSPL towards	Actual expenditure incurred in the year 2017-18 towards maintenance dredging is ₹1,68,15,000/- Copy of the Invoice by Dredging Corporation of India is furnished [Annexure-A].

	maintenance dredging may be furnished.	
B.	<u>Disallowance for Capex of ₹16.08 Crores incurred towards Capital dredging in 2009-10:</u>	
(i).	<p>The main submission of VSPL for review is that the only ground for not allowing the Capex of ₹16.08 crores by the Authority hitherto was that it is not in accordance with its Main License Agreement. Now, with the entering of Supplementary License Agreement dated 20 June 2015, the validity of the said reasoning has expired and now this Capex is brought within the ambit of its Main License Agreement. On this ground, the VSPL has requested to consider allowing this Capex post execution of Supplementary Agreement with VPT in the current tariff proposal. In this regard, the VSPL is requested to furnish the following information:</p>	<p>VSPL deny the remark of the VPT that the expenditure of ₹16.08 crores is not in line with the provisions of the License Agreement. Again VPT has not commented anything about the Supplementary Agreement entered on 20 June 2015.</p> <p>In this regard, kind attention is drawn to the following provisions of the Supplementary Agreement.</p>
	<p>(a). The Supplementary/ Separate License Agreement entered between the VPT and VSPL dated 20 June 2015 is with reference to further deepening in front of EQ8 and EQ9 berths to (-) 16.10 mtrs. Clause 1.3 of the said agreement stipulates the “Effective Date” of the said agreement “means the date of execution of this Agreement, which shall be confined to the intended purpose of deepening/ dredging”. Clause 3.2. of the Agreement states that “Except as amended in this Agreement, the Main Agreement remains unmodified and in full force and effect.”</p> <p>The VPT vide its letter dated 25 April 2018, while furnishing its comments on the Review Application filed by VSPL at point no.3 has reiterated that the expenditure of ₹16.08 crores incurred by the VSPL in the year 2009-10 is not in line with the provision of the License Agreement.</p> <p>The VSPL is, therefore, requested to furnish reference of the relevant clause in the Supplementary Agreement to support the contention of the VSPL that Capex of ₹16.08 crores incurred towards Capital dredging in 2009-10 is brought within the ambit of the Main License Agreement dated 28 November 2001, post execution of Supplementary Agreement.</p>	<p>Clause 1.1 (iii) of Supplementary License Agreement mentions that “in the event of any discrepancy or conflict or divergent view or interpretation that may arise between the terms and conditions of the Main License Agreement and provisions of this Agreement, then the provisions of Main Agreement shall override and supersede those of this Supplementary/ Separate Agreement at all times, <u>except in the matter of the dredging that was not covered by the Main License Agreement” i.e. in the matter of dredging upto -16.10 Meters, Supplementary Agreement provisions prevail.</u></p> <p>In view of above clause, clauses 1.3 and 3.2 of Supplementary License Agreement referred to in this para are not relevant in so far as Dredging upto -16.1 is concerned. Clause 3.2 specifically provides that the Supplementary Agreement forms an integral part of the Main License Agreement. Hence in the matter of dredging upto -16.10 Meters, the draft of 16.10 Meters is deemed to be incorporated in the Main License Agreement. In other words, the dredged draft of -10.70 Meters and ultimate dredged draft of 12.5 Meters wherever occur in Main License Agreement stands amended to -16.10 Meters post execution of Supplementary Agreement.</p> <p>The contention of the VPT that the expenditure of 16.08 crores incurred by VSPL in the year 2009-10 is not in line with the provisions of the License Agreement is not tenable post entering into Supplementary License Agreement as the Main License Agreement does not deal with the dredging upto -16.1 Meters. In view of Clause 1.1(iii) of Supplementary License Agreement wherein it was specifically mentioned that the dredging upto -16.1 m was not covered by the Main License Agreement, it follows that in the matter of dredging, the Main License Agreement stands amended to the effect that the dredged draft is -16.10 Meters.</p> <p>However, for better understanding of the Authorities, a note containing the sequence of events and the correspondence exchanged between VPT and VSPL for undertaking capital dredging at the Northern Arm entrance Channel and Turning Circle by VSPL at its cost beyond the provisions of the Original License Agreement which have ultimately culminated into formulating a Separate/ Supplementary</p>

		<p>License Agreement for dredging upto -16 m is furnished. [VSPL in said note has reproduced points which are brought out in earlier paragraphs but only in elaborate manner, hence, not reiterated here.]</p> <p>The Clause 1.1(iii) is the relevant clause of Supplementary License Agreement which was quoted in para (a)(1) above to support the contention of the VSPL that Capex of 16.08 crores incurred towards Capital Dredging in 2009-10 is brought within the ambit of the Main License Agreement dated 28 November 2001 post execution of Supplementary Agreement.</p>
(ii).	<p>(a). As per Clause 3.9(c) (i) (e) of the Main License Agreement dated 28 November 2001 entered between VPT and the VSPL, VPT has to carry out capital dredging at the cost and responsibility of the licensee on deposit terms stipulated in the LA. The VSPL is requested to clarify as to which part of the area this capital dredging pertains to and quote the relevant clause in the Main License Agreement in support of the clarification (to be) furnished by VSPL in this regard.</p>	<p>Regarding clarification required on carrying out Capital Dredging by VPT under Clause 3.9(c)(i)(e) of the Main License Agreement dated 28 November 2001, it refers to Berth Front Capital Dredging of VSPL Berths EQ.8 and EQ.9 upto -12/12.5 Meters. Appendix-I of Vol-I Para 2.2-3rd para which mentions "Shall also cater to ultimate dredge depth of -12 M to accommodate larger vessels and Appendix-12 Vol. I page 132 – Last para which states "M/s.STUP consultants have designed the Terminal – EQ8 berth 255 meters long and EQ.9 berth 315 meters long to accommodate vessels of even upto 45,000 DWT, later on future dredging upto -12.5 meters" of Main License Agreement are relevant.</p>
	<p>(b). As per Clause 3.9(c) (i) read with 3.9(c) (i) (a) of the License Agreement dated 28 November 2001 entered between VPT and the VSPL, the licensor shall provide at no cost of the licensee the services of scheduling the entry, berthing and sailing of vessels, pilotage and towage on a non-discriminatory basis subject to priority norms set out in the Appendix 18 and sailing schedule as determined by the Deputy Conservatory of the port depending on the individual characteristics and tidal conditions.</p> <p>The VSPL is requested to kindly explain the meaning of this clause for our understanding.</p>	<p>The contents of Clause 3.9(c)(i) and 3.9(c)(i)(a) are self-explanatory. However, it is clarified that VPT as our Licensor shall provide berthing, sailing, pilotage and towage of vessels bound for VSPL Berths at no cost to the VSPL on a non-discriminatory basis subject to priority norms for berthing of vessels as set out by the Government of India. But, the VPT is collecting Pilotage and Berthing charges etc. from our Customers which is not in line with the provisions of our License Agreement.</p>
(iii).	<p>In Point (vi) of the detailed note to Presentation furnished by VSPL at the joint hearing held on 25 April 2018, the VSPL has stated that in view of delay in completion of Phase I dredging by VPT and since the required draft to perform SAIL 30 years contract could not be achieved within permissible time, VSPL intimated its decision to withdraw from MOU to complete dredging to -13.5 mtrs. and same was approved by VPT with the approval of the Government and communicated vide VPT letter dated 4 September 2009. Please indicate the extent of achievement of draft of -13.5 mtrs. at all inner harbour channels cited as one of the requirements to handle fully laden panamax vessels in pursuance of the 30 years contract entered with the SAIL on 31 January 2005.</p>	<p>As explained through a presentation during joint hearing on 25 April 2018, though it is the obligation of Licensor to dredge Entrance channel, Inner Harbour Turning Circle and northern arm channel leading to EQ-8 and EQ-9 berths, VSPL with an aim of maximizing its throughput to its envisaged maximum capacity, was proactive and undertook the entrance channel, Turning Circle and Inner Harbour from 12.5 Meters to 13.5 Meters in continuation of Phase 1 dredging from 10.70 Meters to 12.0 Meters by VPT. This is in line with Clause 7.3(b)(iv) of License Agreement that cast an obligation on Licensor and Licensee to mutually cooperate with each other in order to achieve the objective of License Agreement. This proactive action has led to entry of Panamax vessels into the Inner Harbour for the first time on 13 February 2007 and thereafter paved the way for entry of all Panamax vessels after lighterage at General Cargo Berth (GCB) in the outer Harbour. As shown by the power point presentation during the Joint hearing, it is by utilization of the capex of ₹16.08 crores by VSPL, the entrance channel length was widened from 97.5 Meters to 111 Meters and Turning Circle radius was increased from 180 Meters to 220 Meters thereby making entry of Panamax vessels into Inner Harbour berths a reality. VSPL too could handle SAIL Panamax vessels</p>

	<p>from 11 May 2008 due to this development under a Short term contract. Number of Panamax vessels with draft of 14.0 Meter arriving at VPT post 2008 was phenomenal and it is solely due to widening of the entrance channel, and Turning circle radius by rock dredging at entrance channel, entire Inner Harbour berths of VPT including VSPL could berth Panamax vessels with draft of 14.0 meters atleast after lighterage. Otherwise, the entire business volume from Panamax vessels would have been lost to Gangavaram Port as the only deep draft GCB in Outer harbour was handed over to BOT Licensee for Mechanisation. This fact has been already acknowledged by VPT to TAMP that the Capex spent by VSPL towards widening of entrance channel paved the way for entry of Panamax vessels benefitting not only VSPL but entire inner Harbour berths of VPT. Thus, even if it is viewed that the said Capex was spent beyond the provisions of the License Agreement as it is not VSPL's obligation to deepen entrance channel, and it is the obligation of Licensor to provide Port Infrastructure of deep draft of 12.0 Meters initially and 16.10 Meters as per Supplementary Agreement, still the fact remains that Part of this obligation was volunteered by VSPL with the consent of VPT in order to enhance its throughput by better utilisation of the Project Facilities and Services. Further, there is no bar under the 2005 Tariff Guidelines to incur any capex that augment the capacity by additional infrastructure or Capital equipment and same needs to be allowed if it satisfies the requirement of Clause 2.9.5 and 2.9.6 of 2005 Tariff Guidelines. It is an undenying fact that because of the said Capex, the trade has benefitted by freight savings, VPT has benefitted by collecting Vessel related charges from all Panamax vessels that entered the Northern arm of Inner Harbour after widening of entrance channel. The extent of achievement of draft of 13.5 Meters at all Inner Harbour berths could be noted from details of the expenditure bill copies attached towards incurring of Capex of ₹16.08 crores.</p> <p>To sum up, VSPL has submitted the following:</p> <p>(a). There is no bar under 2005 Tariff Guidelines to incur any capex even outside Licence Agreement provisions provided same results in improvement in tariff growth, savings to Port Users, Enhanced Operational efficiency, etc. as per clauses 2.9.5 and 2.9.6 of the Tariff Guidelines, 2005.</p> <p>(b). With the entering of Supplementary Agreement, VPT's obligation of providing draft level in the Main License Agreement stands amended to -16.10 Meters at Entrance channel, Inner Harbour Channels and at our berth fronts. Otherwise, their obligation as per Clause 3.9(C)(i) of providing Marine service of scheduling entry and berthing of vessels could not be fulfilled. Further, it is the obligation of the Licensor as per clause 3.9(C)(i)(f) of License Agreement to provide general Port infrastructure necessary for Management, operation and maintenance of the Project Facilities and Services. Providing requisite draft to cater to various vessel specifications commensurating with the berth design and capacity of the Licensee is a Port infrastructure to be provided by Licensor.</p> <p>(c). Though it is the obligation of Licensor to provide adequate draft facility as stated above, there is no bar in our</p>
--	--

		<p>License Agreement to undertake the obligation of the Licensor by the Licensee in part or full with the consent of the Licensor to achieve the objective of our License Agreement.</p> <p>(d). VPT took up and could complete the deepening to 16.1 Meter from the point of widening of entrance channel and Turning circle radius done by the said Capex of VSPL.</p> <p>(e). The Capex has benefitted all Inner Harbour berths of VPT by enabling handling of Panamax vessels after lighterage from 2008 till completion of dredging to -16.10 Meters. Besides, VSPL and VPT, the Trade has benefitted by chartering Panamax vessels after lighterage.</p> <p>(f). Though the benefit of the Capex of ₹16.08 crores accrued from 2008 with entry of Panamax vessels to our berths, the deepening to -16.10 Meters was completed by VPT in February 2016 enabling berthing of fully laden Panamax vessels. Hence, it is requested for allowing of this Capex atleast from the current tariff cycle 2017-2020.</p>																																																																																																						
(iv).	<p>In Point (vii) of the detailed note to Presentation furnished by VSPL at the joint hearing held on 25 April 2018, the VSPL has given break up of ₹16.08 crores of which ₹14.24 crores is towards payment against Running bills to Dharati Dredging; ₹1.86 crores towards apportionment of finance cost; ₹6.95 crores towards mobilisation of dredger advance. The VSPL is requested to clarify what each of the items pertains to. Also, please explain as to why the Encashment of B.G for recovery of advance is subtracted to arrive at ₹16.08 crores along with the reasons for encashment of B.G. Also, please clarify the nature of expenditure of syndicate fee of ₹9.00 lakhs given in the table attached to the detailed note giving break up of ₹16.08 crores.</p>	<p>It is confirmed that the Capex of ₹16.08 crores claimed is the amount paid to the Dredging contractor to the extent of actual work done towards widening of entrance channel, Turning Circle radius by Rock dredging and soft soil dredging at some area of Inner Harbour and incidental works.</p> <p>The details of expenditure of each bill attached towards incurring the capex of ₹16.08 crores are furnished below: [Annexure C]</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Name of Contractor</th><th>Name of Work done/ Expenditure</th><th>Bill no. Ref.</th><th>Amount in ₹</th><th>Remarks</th></tr><tr><td>1.</td><td>Dharti Dredging Co.</td><td>Jet Probing and dredging of Entrance channel and Turning Circle</td><td>1st R.A. Bill</td><td>23,19,777/-</td><td>Bill copy attached</td></tr><tr><td>2.</td><td>---DO---</td><td>---DO---</td><td>2nd R.A. Bill</td><td>77,58, 243/-</td><td>---DO---</td></tr><tr><td>3.</td><td>---DO---</td><td>Dredging of 35316 CUM soil dredging and Jet Probing</td><td>3rd R.A. Bill</td><td>3,28,09,863/-</td><td>---DO---</td></tr><tr><td>4.</td><td>---DO---</td><td>Dredging at IHC and IHTC and Jet Probing</td><td>4th R.A. Bill</td><td>2,74,70,028/-</td><td>---DO---</td></tr><tr><td>5.</td><td>---DO---</td><td>---DO---</td><td>5th R.A. Bill</td><td>1,27,11,305</td><td>---DO---</td></tr><tr><td>6.</td><td>---DO---</td><td>EQ-8 and EQ-9</td><td>5th R.A. Bill</td><td>63,65,955/-</td><td>---DO---</td></tr><tr><td>7.</td><td>---DO---</td><td>Dredging in Rock, soft soil and EQ-8 and EQ-9</td><td>6th R.A. Bill</td><td>1,64,45,307/-</td><td>---DO---</td></tr><tr><td>8.</td><td>---DO---</td><td>---DO---</td><td>7th R.A. Bill</td><td>1,44,73,108/-</td><td>---DO---</td></tr><tr><td>9.</td><td>---DO---</td><td>---DO---</td><td>8th R.A. Bill</td><td>1,21,86,143/-</td><td>---DO---</td></tr><tr><td>10.</td><td>---DO---</td><td>Rock and soft dredging at IHC, IHTC and Northern Arm</td><td>9th R.A. Bill</td><td>24,09,333/-</td><td>---DO---</td></tr><tr><td>11.</td><td>---DO---</td><td>---DO---</td><td>10th R.A. Bill</td><td>74,79,360/-</td><td>Bill not traceable as record is > 10 years.</td></tr><tr><td>12.</td><td>Coastal Overseas</td><td>Dredging at extended length of EQ-9</td><td>Bill No.DRDG/02/07-08 dated 2.5.2007</td><td>69,89,250/-</td><td>Bill copy attached</td></tr><tr><td>13.</td><td>VPT</td><td>Dredger charges</td><td>QMAR/11/02.1.08</td><td>11,72,481/-</td><td>---DO---</td></tr><tr><td>14.</td><td>Lender</td><td>Finance Cost Apportioned from 1.1.2006 to 31.3.2008</td><td></td><td>1,77,24,814/-</td><td>N.A.</td></tr><tr><td>15.</td><td>Syndication fees</td><td>Apportionment</td><td></td><td>9,00,000/-</td><td>N.A.</td></tr><tr><td>16.</td><td>Marin and</td><td>Simulation</td><td></td><td>26,77,979/-</td><td>Bill of</td></tr></table>	Sl. No.	Name of Contractor	Name of Work done/ Expenditure	Bill no. Ref.	Amount in ₹	Remarks	1.	Dharti Dredging Co.	Jet Probing and dredging of Entrance channel and Turning Circle	1 st R.A. Bill	23,19,777/-	Bill copy attached	2.	---DO---	---DO---	2 nd R.A. Bill	77,58, 243/-	---DO---	3.	---DO---	Dredging of 35316 CUM soil dredging and Jet Probing	3 rd R.A. Bill	3,28,09,863/-	---DO---	4.	---DO---	Dredging at IHC and IHTC and Jet Probing	4 th R.A. Bill	2,74,70,028/-	---DO---	5.	---DO---	---DO---	5 th R.A. Bill	1,27,11,305	---DO---	6.	---DO---	EQ-8 and EQ-9	5 th R.A. Bill	63,65,955/-	---DO---	7.	---DO---	Dredging in Rock, soft soil and EQ-8 and EQ-9	6 th R.A. Bill	1,64,45,307/-	---DO---	8.	---DO---	---DO---	7 th R.A. Bill	1,44,73,108/-	---DO---	9.	---DO---	---DO---	8 th R.A. Bill	1,21,86,143/-	---DO---	10.	---DO---	Rock and soft dredging at IHC, IHTC and Northern Arm	9 th R.A. Bill	24,09,333/-	---DO---	11.	---DO---	---DO---	10 th R.A. Bill	74,79,360/-	Bill not traceable as record is > 10 years.	12.	Coastal Overseas	Dredging at extended length of EQ-9	Bill No.DRDG/02/07-08 dated 2.5.2007	69,89,250/-	Bill copy attached	13.	VPT	Dredger charges	QMAR/11/02.1.08	11,72,481/-	---DO---	14.	Lender	Finance Cost Apportioned from 1.1.2006 to 31.3.2008		1,77,24,814/-	N.A.	15.	Syndication fees	Apportionment		9,00,000/-	N.A.	16.	Marin and	Simulation		26,77,979/-	Bill of
Sl. No.	Name of Contractor	Name of Work done/ Expenditure	Bill no. Ref.	Amount in ₹	Remarks																																																																																																			
1.	Dharti Dredging Co.	Jet Probing and dredging of Entrance channel and Turning Circle	1 st R.A. Bill	23,19,777/-	Bill copy attached																																																																																																			
2.	---DO---	---DO---	2 nd R.A. Bill	77,58, 243/-	---DO---																																																																																																			
3.	---DO---	Dredging of 35316 CUM soil dredging and Jet Probing	3 rd R.A. Bill	3,28,09,863/-	---DO---																																																																																																			
4.	---DO---	Dredging at IHC and IHTC and Jet Probing	4 th R.A. Bill	2,74,70,028/-	---DO---																																																																																																			
5.	---DO---	---DO---	5 th R.A. Bill	1,27,11,305	---DO---																																																																																																			
6.	---DO---	EQ-8 and EQ-9	5 th R.A. Bill	63,65,955/-	---DO---																																																																																																			
7.	---DO---	Dredging in Rock, soft soil and EQ-8 and EQ-9	6 th R.A. Bill	1,64,45,307/-	---DO---																																																																																																			
8.	---DO---	---DO---	7 th R.A. Bill	1,44,73,108/-	---DO---																																																																																																			
9.	---DO---	---DO---	8 th R.A. Bill	1,21,86,143/-	---DO---																																																																																																			
10.	---DO---	Rock and soft dredging at IHC, IHTC and Northern Arm	9 th R.A. Bill	24,09,333/-	---DO---																																																																																																			
11.	---DO---	---DO---	10 th R.A. Bill	74,79,360/-	Bill not traceable as record is > 10 years.																																																																																																			
12.	Coastal Overseas	Dredging at extended length of EQ-9	Bill No.DRDG/02/07-08 dated 2.5.2007	69,89,250/-	Bill copy attached																																																																																																			
13.	VPT	Dredger charges	QMAR/11/02.1.08	11,72,481/-	---DO---																																																																																																			
14.	Lender	Finance Cost Apportioned from 1.1.2006 to 31.3.2008		1,77,24,814/-	N.A.																																																																																																			
15.	Syndication fees	Apportionment		9,00,000/-	N.A.																																																																																																			
16.	Marin and	Simulation		26,77,979/-	Bill of																																																																																																			

		Indian School of Mines	studies			Marin and Strategy weighments attached.
	17.	TOTAL BILL			17,18,92,946/-	
	18.	Excess of B.G recovery over and above the Mobilisation advances paid			(1,09,87,697/-)	**
	19.	Amount Capitalised			16,09,05,249/-	
	<p>** Mobilisation advances paid for mobilisation of dredger unrecovered was ₹6,95,12,303/- as on 31 March 2008. This was fully recovered by encashment of B.G. of Dharti Dredging Co. for ₹8,05,00,000/-. Balance B.G. amount of ₹1,09,87,697/- was credited to the Capex cost as shown above.</p> <p>Finance cost apportioned till an asset is brought into commercial operation has to be added (Capitalised) as part of cost of the asset as per Accounting Standards. Afterwards, same is a revenue expenditure and not allowable as Finance cost of operation for tariff computation.</p> <p>Syndicate fee of ₹9.00 lakhs was paid towards service charges for arranging Term loan for our Project by a Loan Syndicator. ₹9.00 lakhs is the apportionment of syndicate fees for this Capex.</p> <p>Dredging contractor could not complete even Phase 1 dredging of VPT founding it to be unviable due to various reasons like window periods, idle time of Dredgers due to naval vessels movement etc. and left. VSPL awarded Phase II dredging to the same contractor of VPT. The payment of ₹16.08 crores was made for the actual work quantities done as per Running bills. At the time of leaving, there was unrecovered mobilisation advance for ₹6.95 crores which was recovered from the Performance B.G of ₹8.05 crores of the Contractor.</p>					

7. The Licensor Port, VPT was also requested vide our letter dated 15 May 2018 to furnish additional information on a few points by 25 May 2018, which was followed by reminders dated 29 May 2018, 20 June 2018 and 5 July 2018. In response, the VPT vide its letter dated 16 August 2018 has furnished its reply. A summary of the additional information sought by us and the corresponding replies furnished by the VPT is tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Reply furnished by VPT
A.	<u>Disallowance for Capex of ₹16.08 Crores incurred towards Capital dredging in 2009-10:</u>	
(i).	(a). At the joint hearing, the VSPL has claimed that the benefit of widened channel and increase in the radius of turning cycle on account of capex done by the VSPL was available to the VPT and to the trade. Even the VPT has, at the joint hearing, stated that the port has benefited of widening of channel done by VSPL. The VPT to elaborate how the port has benefitted on account of the widened channel and increase in the radius of turning cycle on account of capex done by the VSPL and also indicate from which year such benefit(s) accrued to VPT.	<p>(a). It is to inform that, deepening & widening of inner channel and inner turning circle was done by VPT under phase-I dredging up to (-) 11.8 mtrs. and (-) 12.35 mtrs. respectively with its own funds which was completed in 2009. Therefore, the contention that, VPT and Trade have benefitted on account of capex done by the VSPL towards widening & deepening up to (-) 13.5 mtrs., at inner channel and at inner turning circle is not correct.</p> <p>(b). In this context, it is to mention that M/s.VSPL had made a request to VPT to allow them to take up the deepening and widening of inner channel and</p>

		inner turning circle waterways leading to EQ-8 and up to EQ-9 up to (-) 13.50 mtrs., at their own risk and cost to facilitate panamax vessels to their berths and an MOU was signed with VSPL on 24.11.2006 in this regard, which is a separate and distinct and has no relevance to BOT agreement existing between VPT & VSPL. It was mentioned therein that, the expenditure towards the same can't be considered as an expenditure under the license agreement, and VSPL shall not claim any compensation on this account. Further, mentioned that, VSPL should take up the deepening works only on receipt of intimation from VPT regarding completion of Phase-I dredging work. VSPL has taken up further deepening in inner harbour turning circle but could complete only a portion of it, which is not at all useful for handling higher draft vessels the purpose intended for and for which the MOU was signed. Finally the MOU was withdrawn as sought by VSPL.
	(b). The VPT vide its letter dated 25 April 2018 while furnishing its comments on the Review Application filed by VSPL at point no.3 has reiterated its earlier stand that the expenditure of ₹16.08 crores incurred by the VSPL in the year 2009-10 is not in line with the provision of the License Agreement. When the VPT admits that the widening of channel done by VSPL on account of capex of ₹16.08 crores has benefitted the port, the VPT is requested to clarify as to whether the review sought by the VSPL to consider this capex in the tariff can be considered in view of clause 2.9.5 and 2.9.6 of the Tariff Guidelines of 2005, citation of said clauses being one of the reasons given by VSPL for claiming the capex of ₹16.08 crores.	As already stated above, the expenditure of ₹16.08 crores which was purportedly incurred by VSPL towards deepening & widening of channel has not at all benefitted the Port as VSPL failed to complete the dredging work required for bringing the higher draft vessels intended for and only a part/ portion of the work was completed, which was not at all useful for handling higher draft vessels. Having failed to complete the work of deepening of inner channel of inner harbor to (-) 13.5 mtrs., and widening of turning circle of inner harbor to facilitate entry of large size vessels, VSPL sought for withdrawal of MOU and accordingly the MOU was withdrawn in 2009.
(ii).	The main submission of VSPL for review of this time is that the only ground for not allowing this Capex by the Authority hitherto was that it is not in accordance with the Main License Agreement. Stating that with the entering of Supplementary License Agreement dated 20 June 2015, the validity of the said reasoning has expired and now this Capex is brought within the ambit of its Main License Agreement, the VSPL has requested us to consider allowing this Capex post execution of Supplementary Agreement with VPT atleast from the current tariff cycle of 2017-2020. In this regard, the VPT is requested to furnish the following information:	The supplementary agreement dated 20 June 2015 entered between VPT and VSPL is for taking up the berth front dredging of EQ-8 and EQ-9 berths of VSPL for a width of 50 m from face of the berth and up to (-) 16.10 mtrs., depth by VPT through DCI at the request of VSPL as a deposit work. Therefore, the supplementary agreement entered between VPT and VSPL dated 20 June 2015 is not at all relevant for admitting the capital dredging expenditure of ₹16.08 crores stated to be incurred by VSPL during the year 2009-10 for deepening & widening of inner channel and inner turning circle, taken up as part of MOU signed in November 2006. It is seen that the expenditure was shown during 2009-10, but MOU was terminated and withdrawn in 2009.
	(a). Please clarify whether the Supplementary Agreement (SA) entered between the VPT and VSPL dated 20 June 2015 is relevant for admitting the capital dredging expenditure of ₹16.08 crores incurred by VSPL for widening the channel and deepening the inner harbour.	As already stated above, VPT has not benefitted from the deepening & widening work of inner channel, inner harbour turning circle taken up by VSPL as they have failed to complete the work and a part/ portion of work was only completed, which is not useful for bringing higher draft vessels the purpose which it was intended for.
	(b). The VSPL has furnished, at the joint hearing, a detailed note to its power point presentation a copy of which is attached herewith. Therein, the VSPL at point not 3(iii) has stated that as per Article 3.9(a)(i)(b), it is the obligation of the VSPL (the licensee) to make	As stated above, the MOU of November 2006 signed between VPT and VSPL and the Supplementary Agreement dated 20 June 2015 entered between VSPL and VPT are distinct and different and there is no relation between the two.

	<p>efforts to maximize cargo handled so as to achieve optimum utilisation of the project facilities and services. Further, under Article 7.3(iv) of its Main Licence Agreement, it is the obligation that licensor and licensee to mutually cooperate to achieve the objectives of the License agreement. Further, the VSPL has stated that the said Capex has facilitated widening of entrance channel that paved the way for entry of Panamax vessels to the inner harbour berths of not only VSPL but also the berths of VPT. At the joint hearing, even the VPT has also accepted that the benefit of widened channel on account of capex done by the VSPL was available to the VPT. In view of the above and in view of the provisions of LA referred by the VSPL as stated above, the VPT is requested to justify for maintaining its earlier stand that the capital dredging expenditure of ₹16.08 crores cannot be considered as an expenditure under the Main License Agreement and VSPL shall not claim incremental tariff on this account.</p>	<p>The MOU of November 2006 entered between VPT and VSPL is for deepening and widening of entrance channel of inner harbour and inner turning circle and waterways leading to EQ-8 and 9 berths up to (-) 13.50 mtrs., at their own risk and cost to handle panamax vessels in their berths. Since they have failed to complete the work and only a portion or part was completed, the MOU was withdrawn during 2009 at their request. The Supplementary Agreement of 2015 is for taking up the berth front dredging for only 50m width of VSPL berths up to (-) 16.1 mtrs., as a deposited work at the request of VSPL. Hence, the expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 cannot be considered for review of berth hire charges as the work taken up was not completed fully and did not serve any intended purpose. Thus, VPT has not benefitted by the work taken up by VSPL through MOU 2006 and the MOU clearly states that this investment can't be considered as an expenditure under the license agreement and shall not claim any compensation on this account.</p>
	<p>(c). The MOU of November 2006 entered between the VPT and VSPL wherein the VSPL had undertaken to deepen and widen entrance channel, inner harbour turning circle and waterways of northern arm of inner harbour to - 13.5 mtrs. is already withdrawn. In view of that and in view of the Supplementary Agreement dated 20 June 2015 entered between VSPL and VPT (to the main License Agreement) wherein the Licensor VPT has permitted the VSPL to proceed with the execution of deepening of the berth front of EQ8 and EQ9, the VPT is requested to examine whether the proposal of the VSPL for review of this capex ₹16.08 crores can be considered for review of berth hire charges.</p>	<p>The Supplementary Agreement signed with VSPL is for deepening of the berth front of EQ8 and EQ9 berths up to 50m in front of the berths only. The main dredging of Inner Channel, Inner Turning Circle and Northern arm up to 50m in front of EQ8 and EQ9 berths was completed by VPT at its cost. Hence, the expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 cannot be considered for review of berth hire charges.</p>
(iii).	<p>(a). As per Clause 3.9(c) (i) (e) of the License Agreement dated 28 November 2001 entered between VPT and the VSPL, the VPT is obliged to carry out capital dredging at the cost and responsibility of the licensee on deposit terms, as stipulated in the LA. The VPT is requested to clarify as to which part of the area the capital dredging pertains to and give the relevant clause in the Main License Agreement in support of the clarification (to be) furnished by VPT.</p>	<p>(1). As per Clause 3.9 operations and maintenance phase c) Obligations of the licensor i) Marine and Port services. The relevant portion is as under: “e) Carry out capital dredging, at the cost and responsibility of licensee and after the licensee make a deposit of apportioned capital dredging cost of the berth i.e. ₹5 crores with the licensor and the deposit will be adjusted once the actual capital dredging cost is known after completion of capital dredging. The licensor shall be undertaking this work through a reputed contractor and the dredging for all the neighboring berths are to be taken up simultaneously in view of interdependence.”</p> <p>(2). Appendix 12 – Executive summary (page 131 of the license agreement). The relevant portion is as under; “We have assumed that dredging would be carried out by us at our cost in coordination with VPT or the cost of dredging to be paid to VPT shall be deposited prior to the commencement of the dredging of the channel. The option of dredging by VPT or us would be decided by us after receipt of LOI.”</p> <p>(3). M/s.Gammon India had informed that as per the bid (Executive summary-Appendix 12 page). Option to carry out dredging either by VPT or</p>

		<p>themselves would be exercised after issue of LOI. They further informed that vide licensee's letter vide 2.8.2001, they exercised option to carry out dredging by themselves.</p> <p>(4). In view of the option provided vide Appendix-12, it is agreed that the dredging would be carried out by themselves.</p>
	<p>(b). As per Clause 3.9(c)(i) read with 3.9(c)(i)(a) of the License Agreement dated 28 November 2001 entered between VPT and the VSPL licensor shall provide at no cost of the licensee the services of scheduling the entry, berthing and sailing of vessels, pilotage and towage on a non-discriminatory basis subject to priority norms set out in the Appendix 18 and sailing schedule as determined by the Deputy Conservatory of the port depending on the individual characteristics and tidal conditions. The VPT is requested to kindly explain this clause in gist for our understanding.</p>	<p>The instant clause outlines the procedure to be followed for berthing of vessels at the Berth Nos.EQ-8 and EQ-9 operated by VSPL. In this regard, it is stated that as per the instant clause, the vessels will be berthed at EQ-8 and 9 on first-cum-first serve basis following the consent given by VSPL. It may be submitted that VPT follows a very transparent policy for berthing of vessels both at the Inner Harbour as well as the Outer Harbour. The berthing policy is amended from time to time as per the requirement of the trade, trend of cargo traffic and directives given by the Ministry. The said policy is approved by the BOT of VPT and is also notified to the Trade and published in the Port's webpage. It may be further reiterated that the vessels are called for working in the Port based on their seniority as per their arrival/ reporting at the Roads/ territorial waters of VPT subject to readiness of documents and payment of all port related charges. Furthermore, vessels enjoying priority in calling as per policy of the port and various priority directives given by the Ministry from time to time is also reflected in the Berthing Policy.</p>
(iv).	<p>The VSPL has stated in Point (vi) of the detailed note to Presentation furnished by VSPL at the joint hearing held on 25 April 2018, that in view of delay in completion of Phase I dredging by VPT and since the required draft to perform SAIL 30 years contract could not be achieved within permissible time, VSPL intimated its decision to VPT to withdraw from MOU to complete dredging to-13.5 mtrs. and same was approved by VPT with the approval of the Government and communicated vide VPT letter dated 4 September 2009. Please indicate the extent of achievement of draft of - 13.5 mtrs. at all inner harbour channels cited as one of the requirements to handle fully laden panamax vessels in pursuance of the 30 years contract entered by VSPL with the SAIL on 31 January 2005.</p>	<p>As already explained above at point no.(i) and (ii), VSPL had failed to complete the dredging up to (-) 13.5 mtrs., required as agreed under MOU and to bring the higher draft vessels. Having failed to do the same VSPL sought withdrawn of MOU and was accepted by VPT after taking approval of the Board/ GOI.</p> <p>As the MOU was withdrawn, there is no achievement of any additional draft in the channel or other areas.</p>

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. A summary of the points made by the VSPL in the review application, relevant extract from the tariff Order dated 19 January 2018 and our analysis thereon are dealt herein below in seriatim.

(i). **Consider maintenance dredging cost for the years 2017-18 to 2019-20 as estimated by VSPL during the last general revision Order instead of reduction in maintenance dredging cost to the tune of 50% of the estimate of VSPL for each of the said years in Order dated 19 January 2018:**

(a). **Submissions made by VSPL:**

(i). The deficit position arrived under Vessel Related activity includes difference in reckoning maintenance dredging expenditure at 50% of VSPL's Projection of ₹3.11

crores (i.e.) at ₹1.55 crores by the Authority. The Authority has considered only 12 shifts engagement of Port dredger based on Actuals for 2014-15. But, it has to be noted that from June, 2014, VPT implemented window periods to the effect that berths shall be shut down on alternate days for Capital dredging of channels to -16.10 Meters and the dredging was in full swing and done at VSPL berth front during 2015-16 when this expenditure was NIL. In other words, the maintenance dredging expenditure was less during 2014-15 to 2016-17 only on account of Capital dredging done during the said period. That shall not be the basis for reducing number of shifts by 50% for the years 2017-18 to 2019-20.

- (ii). Hitherto, the maintenance dredging at our berth front was done by engaging the Port dredger at a cost of about ₹5.00 Lakhs per shift. After Dredging to -16.10 Meters, the maintenance dredging activities are required to be done by engaging DCI Dredgers of Higher capacity (Trailer Suction Hopper Dredger) at a huge cost. For the current year 2017-18, VSPL has actually spent ₹1.67 Crores towards maintenance dredging by engaging DCI dredger XX. (Copy of agreement with DCI is furnished). Hence on that basis, our estimated dredging expenditure of ₹3.11 Crores for 2017-18 to 2019-20 may be allowed for computation of surplus under vessel related activity.
- (iii). Hence, VSPL requests that the maintenance dredging expenditure estimated for the years 2017-18 to 2019-20 for ₹3.11 crores may be allowed without any reduction.

- (b). Relevant extract of Para no.16 (xv) (d) in the Order No.TAMP/19/2017-VSPL dated 19 January 2018:

“The actual maintenance dredging cost reported for the years 2016-17 is ₹13.50 lakhs. The maintenance dredging cost is estimated by VSPL for the years 2017-18 to 2019-20 based on ‘per shift’ rate applied by the VPT for the year 2016-17 and on the basis of 24 number of shifts per annum dredgers expected to be deployed for maintenance dredging. The unit rate of maintenance dredging cost considered by VSPL is ₹4,23,692/ shift applying 2% annual escalation on the unit rate of ₹4,15,384 per shift for the year 2016-17. The VSPL has furnished a copy each of bill raised by VPT to support the unit rate of dredging of ₹4,15,384 per shift claimed by VPT for the year 2016-17. The VPT has also stated that escalation applied by VSPL on the unit rate of 415384 per shift is reasonable. Hence the unit rate for estimating the maintenance dredging cost is considered as estimated by VSPL.

The number of shifts considered by VSPL for estimating this cost is 24 shifts for each of the years 2017-18 to 2019-20. The VSPL has stated that maintenance dredging is incurred as per the instructions of VPT based on their periodical hydrographic surveys and depends on the siltation of soil. The VPT has stated that VSPL deployed VPT dredger for 12 shifts in 2014-15, nil shifts in 2015-16 and 3 shifts in 2016-17. Hence, the VPT has stated that reasonableness of deployment and maintenance dredging cost estimated by VSPL cannot be certified. The number of shifts considered by VSPL at 24 are found to be double than the highest number of shifts for maintenance dredging reported in the year 2014-15 by the VPT. In the absence of the VPT furnishing the estimate of number of shifts for the years 2017-18 to 2019-20, the number of shifts considered by the VSPL is moderated and considered at 12 for each of the years being the highest number of shifts during the last three years 2014-15 to 2016-17 furnished by VPT. ”

- (c). Analysis:

- (i). The VSPL during the proceedings relating to its general revision proposal which was disposed of by this Authority vide Order dated 19 January 2018, had estimated maintenance dredging expenditure for the years 2017-18 to 2019-20 at ₹101.69 lakhs, ₹103.72 lakhs and ₹105.79 lakhs respectively considering number of shifts at 24 for each of the years. The aggregate maintenance dredging cost was ₹3.11 crores.
- (ii). This expense was moderated for reasons recorded in para 16 (xv) (d) of the Order and it was considered at ₹50.84 lakhs, ₹51.86 lakhs and ₹52.90 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 respectively aggregating to ₹1.56 crores.

- (iii). The VSPL has now submitted that the maintenance dredging expenditure was less during 2014-15 to 2016-17 only on account of Capital dredging done by the VPT during the said period. That shall not be the basis for reducing number of shifts by 50% for the years 2017-18 to 2019-20. The actual expenses reported by the VSPL is ₹1.67 crores for the year 2017-18. The VPT has also confirmed that VSPL has paid ₹1.68 crores towards maintenance dredging during the year 2017-18 to M/s.DCI based on the documents submitted. The submissions and justification now furnished by the VSPL were not furnished either by the VPT or by the VSPL during the last general revision of the VSPL.
- (iv). Based on the submissions now made, the VSPL has sought review of this item and has requested to consider total estimated maintenance dredging expenditure for the years 2017-18 to 2019-20 for ₹3.11 crores.
- (v). In view of submissions now made by VSPL and confirmation given by VPT and based on actual expenditure of this item reported by VSPL and VPT for the year 2017-18, there is merit to review this item. Therefore, the maintenance dredging expenditure is considered at ₹1.02 crores, ₹1.04 crores and ₹1.06 crores for the years 2017-18 to 2019-20 respectively as estimated by VSPL as against 50% moderation done in the last general revision Order.

Consequent to the above modification, the modified total operating cost works out to ₹8,079.63 lakhs, ₹8,355.73 lakhs and ₹8,633.33 lakhs in the years 2017-18 to 2019-20 aggregating to ₹25,068.70 lakhs as against ₹8,028.79 lakhs, ₹8,303.87 lakhs and ₹8,580.44 lakhs respectively aggregating to ₹24,913.10 lakhs considered in the Order dated 19 January 2018.

- (ii). **Consider capex of ₹16.08 crores incurred in the year 2009-10 towards Capital dredging which was disallowed by the Authority in last tariff revision Order dated 19 January 2018 as well as previous tariff Orders in view of supplementary agreement now entered between the VPT and VSPL dated 20 June 2015. This item to be considered for the current tariff cycle 2017-18 to 2019-20:**

(a). Submissions made by VSPL

- (i). This item of capex has been repeatedly disallowed by the Authority for two reasons viz. (i) It is not as per the LA (ii) The MOU entered with the VPT does not permit to consider this capex for tariff revision purpose.
- (ii). (a). VSPL commenced its operations at its berths in 2005. At that time VPT had declared a dredged depth of -10.70 Meters.

In order to maximize the throughput, VSPL had entered into a 30 year contract with SAIL on 31 January 2005, to handle fully laden Panamax vessels which required a dredged draft of -14.0 Meters at its berths and -13.5 Meters at all Inner Harbour Channels. Since the present facility was to handle only Handymax vessels with a beam of upto 27 Meters, VSPL entered into a MOU on 24 November 2006 with VPT to undertake further widening and deepening of all Inner Harbour waterways to -13.5 Meters at its cost and awarded the contract to the same DDIL.

- (b). The Dredging Company first widened the Inner Harbour Channel and Turning circle from 97.5 Meters to 111 Meters doing Rock Dredging and started work on account of VSPL at the Inner Harbour channel first as more than 50% area of Inner Harbour channels were common to both waterways leading to VSPL and VPT berths in the Inner Harbour.
- (c). Subsequently, in view of the abnormal delay in completion of Phase 1 dredging by VPT and since the required draft to perform SAIL 30 years contract could not be achieved within the permissible time, VSPL intimated its decision to withdraw from the MOU to complete dredging to -13.5

Meters and same was approved by VPT with the approval of the Government and communicated vide VPT letter dated 4 September 2009.

- (iii). The benefit of widened channel and increase in the radius of turning cycle on account of capex done by the VSPL was available to the VPT and to the trade. As it is the Licensee who have invested, the Capex claimed by the Licensee is just and proper.

- (iv). (a). There is no bar under Tariff Guidelines, of 2005 under which VSPL is governed to incur any capex to augment capacity either by way of Capital equipment, development of additional storage or any infrastructure for the allowability of any Capex. The Authority is governed by clause 2.9.5 and 2.9.6 of the Tariff Guidelines, 2005.

- (b). Clause 2.9.5 stipulates that reasonableness of capital base will be assessed and cost of fully commissioned Business Assets that can be directly identified as created for the port business and in use will only be considered while computing allowable depreciation and ROCE.

Clause 2.9.6 also stipulates that reasonableness of fresh investments made for creation of capacity will be assessed on the basis of (i) Reduction in unit operating cost, (ii) Additional traffic generated, (iii) Improvements in operational efficiency and (iv) Combination of any or all these factors.

VSPL are covered under 2005 guidelines. As per 2005 guidelines, there is no limit on capex. There is no limit on capex in LA as well. Clause 2.9.5. and 2.9.6 of the tariff guidelines of 2005 permit to allow the reasonable investment by the BOT operator for creation of capacity.

- (c). It is an undeniable fact that the Capex of ₹16.08 crores fulfill all the above stated criteria for consideration by the Authorities. The increase in cargo volume by entry of Panamax vessels after widening of channels is on the record of the Port and the Authorities.
- (v). The fact that the VSPL's License Agreement provides for ultimate draft of 12.5 Meters only is no longer valid with entering into Supplementary License Agreement on 20 June 2015 providing for draft of -16.10 Meters at VSPL berths which formed part of original License Agreement. As such the capex is within the purview of our License Agreement.

The Authority in Order dated 19 January 2018 has solely relied on the assertion of the VPT which is erroneous on the facts as VPT has only reiterated its earlier stand purely based on original License Agreement and not replied anything how that reason still holds good post execution of Supplementary License Agreement forming part of the original License Agreement. The Authority too have not dealt the issue under the said para of the Order as to why this is not an allowable expenditure when the issue of requirement of clause 2.9.11 of Tariff guidelines, 2005 that Capex shall be as per License Agreement is now settled with the execution of Supplementary Agreement thereby bringing this Capex within the ambit of our License Agreement. Hence it is requested that this issue be dealt objectively by the Authority independent of the views of VPT as they have offered no adverse remark on allowing this Capex under the Supplementary License Agreement but only reiterating stand with reference to the original License Agreement.

Accordingly, VSPL requests the Authority to atleast allow the above said capex of ₹16.08 crores for depreciation and an eligible investment for ROCE at least from the current tariff cycle of the years 2017-18 to 2019-20 as the deepening to -16.10 Meters was completed by VPT and at VSPL berth fronts in February, 2016.

- (b). Relevant extract of Para no.16 (v) (q) in the Order No.TAMP/19/2017-VSPL dated 19 January 2018:

“(q). During the tariff revision in March 2009, the VSPL had proposed capital dredging of ₹49.95 crores in the year 2009-10 towards deepening/ widening of channel.

As per the LA, it is the obligation of the Licensor to undertake capital dredging at the cost and responsibility of the Licensee i.e. the VSPL. The VPT and the VSPL had entered into a Memorandum of Understanding in November 2006 wherein the VSPL had undertaken to deepen and widen entrance channel, inner harbour turning circle and waterways of northern arm of inner harbour to - 13.5 mtrs. The MOU had clearly stated that the VSPL shall not claim any compensation or incremental tariff on account of the capital dredging proposed to be undertaken as per the MOU. The VPT had also categorically stated during the 2009 revision that the capital dredging cost must not be included in the tariff revision exercise as per the MOU.

Since the capex relating to capital dredging claimed by VSPL was not found to be in line with the LA or as per the MOU entered between VSPL and VPT, the proposed capex was not allowed in the tariff revision of March 2009. Subsequently, during the tariff revision in October 2011, the VSPL reported that an expenditure of ₹16.08 crores has been incurred towards deepening of channel / berth and capitalized the same during the year 2009-10 and had requested to consider the same citing that the MOU entered by it with VPT had been withdrawn. Whilst the VPT had confirmed that the MOU with VSPL has been withdrawn, it had reiterated its earlier stand that the said capital expenditure incurred by VSPL is not required to be considered for tariff revision since the same is not in line with the provisions of the License Agreement. Therefore, the capital expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 on this account was excluded in past period analysis carried out in the October 2011 Order. Same approach was followed in Order dated May 2015.

In the current revision the VSPL has again requested to allow the capex of ₹16.08 crores incurred towards deepening of channel/ berth and capitalized in the year 2009-10 by the VSPL citing that supplementary License Agreement dated 20 June 2015 has been entered between VSPL and VPT and hence has requested this Authority to re-consider this item. The VSPL has stated that the change with reference to the earlier tariff revision is that now a supplementary agreement has been entered permitting VSPL to deepen their berth fronts to - 16.10 Meters and as such the Capex is brought within the ambit of License Agreement. When VSPL was requested to give reference to the relevant clause allowing the dredging cost in the fixation of tariff, the VSPL has stated that the Supplementary agreement was unilaterally finalized by VPT and VSPL had no choice except to enter the same for getting the dredging completed. Hence, there is no such specific clause in the Supplementary Agreement allowing this Capex in fixation of tariff. However, the VSPL has contended that hitherto, the expenditure was not allowed by this Authority for the reason that the same was entered outside the purview of the License Agreement by an MOU and in the said MOU there was a condition that VSPL shall not seek any tariff increase for this Capex. The said MOU having been withdrawn by mutual consent of Licensor and Licensee is not relevant now. The VSPL has stated that supplementary agreement dated 20 June 2015 entered between VSPL and VPT now forms part of the main License Agreement and accordingly this Capex is automatically brought under the purview of the License Agreement. The VSPL has referred to the provision in Tariff guidelines of 2005 which stipulates the eligibility conditions for allowing any Capital expenditure if done by the BOT operator as per the License Agreement. Clause 2.9.11 of the Tariff Guidelines of 2005 stipulates that in the case of private terminal operator, if the investment made is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved.

The VPT was also requested to clarify whether to consider the request of the VSPL to allow the said capex of ₹16.08 crores incurred by VSPL towards deepening of channel/ berth and capitalized in the year 2009-10 by the VSPL in view the submissions now made by VSPL in the current proposal. The VPT has reiterated that the said capital expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 is not in line with the provisions of License Agreement. The VPT has, however, while furnishing its reply not drawn reference to the supplementary agreement dated 20 June 2015 entered between VSPL and VPT to the main License Agreement wherein the Licensor VPT has permitted the VSPL to proceed with the execution of deepening of the berth front of EQ8 and EQ9 based on the technical feasibility conducted by IIT Madras.

The VSPL has stated that the said capex of ₹16.08 crores is in line with Article 7.3(iv) of its Licence agreement with VPT which stipulates that VPT and VSPL shall mutually cooperate to achieve the objective of the License agreement so as to achieve high throughput performance by optimum utilization of Project facilities of VSPL. The VSPL has stated that the said Capex has facilitated widening of entrance channel that paved the way for entry of Panamax vessels to the inner harbour berths of not only VSPL but also the berths of VPT.

In this regard it is to state that since the capex relating to capital dredging claimed by VSPL was not found to be in line with the LA or as per the MOU entered between VSPL and VPT, the proposed capex was not allowed in the tariff revision of March 2009. Subsequently, during the last tariff revision in October 2011, the VSPL reported that an expenditure of ₹16.08 crores has been incurred towards deepening of channel / berth and capitalized the same during the year 2009-10 and had requested to consider the same citing that the MOU entered by it with VPT had been withdrawn. Whilst the VPT had confirmed that the MOU with VSPL has been withdrawn, it had reiterated its earlier stand that the said capital expenditure incurred by VSPL is not required to be considered for tariff revision since the same is not in line with the provisions of the License Agreement. Therefore, the capital expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 on this account was not considered in the tariff revision order of 2015.

In the current revision, the VSPL has requested referring to the supplementary agreement to the main License Agreement entered on 20 June 2015 between VSPL and VPT, this Authority to admit ₹16.08 crores incurred by VSPL towards capital dredging in the year 2009-10. The said supplementary agreement refers to the proposal of VSPL dated 27 December 2014 for capital dredging. The VPT in the current exercise has reiterated that the said capital expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 is not in line with the provisions of License Agreement. In view of the VPT categorically stating that the said capex is not as per the LA and in view of clause 2.9.11 of the tariff guidelines of 2005, the capex incurred by VSPL in the year 2009-10 is not considered. In the last tariff Order it was not considered hence same position is maintained for the past period analysis. That being so, net fixed assets and depreciation are suitably adjusted to excluded this item. The port and VSPL may sit together and resolve the matter.”

(c). Analysis:

- (i). The VSPL during the proceedings relating to its general revision proposal which was disposed of by this Authority vide Order dated January 2018, had requested to allow capex of ₹16.08 crores incurred by VSPL towards capital dredging in the year 2009-10.
- (ii). With regard to above submissions of VSPL at (ii) (a) to (c), above, it is relevant here to state that as per Clause 3.9(c) (i) (e) of the Main License Agreement dated 28 November 2001 entered between VPT and the VSPL, it is the obligation of the Licensor i.e. VPT to undertake capital dredging at the cost and responsibility of the Licensee i.e. the VSPL. In order to cater to the vessel of SAIL, the VSPL undertook itself the task of deepening and widening of entrance channel of inner harbour and inner turning circle and waterways and for this VSPL had entered into a Memorandum of Understanding with the VPT in November 2006 to undertake this task at their own risk and cost to handle panamax vessels in their berths. The MOU entered between the VPT and the VSPL had clearly stated that the VSPL shall not claim any compensation or incremental tariff on account of the capital dredging proposed to be undertaken as per the MOU. The VPT had also categorically stated during the earlier revision of the VSPL case that the capital dredging cost must not be included in the tariff revision exercise as per the MOU.

The MOU of November 2006 signed between VPT and VSPL has been withdrawn in the year 2009. The Supplementary Agreement dated 20 June 2015 entered between VSPL and VPT is distinct and different and there is no relation between the two as stated by the VPT.

The deepening and widening of inner channel and inner turning circle was done by VPT under phase-I dredging up to (-)11.8 mtrs. and (-)12.35 mtrs. respectively by the VPT with its own funds and was completed in the year 2009.

- (iii). With regard to above submission of VSPL at (iii) on this point of review, the VPT was requested to furnish the details about benefit of widened channel on account of capex done by the VSPL available to the VPT.

The port has categorically stated that the expenditure of ₹16.08 crores which was purportedly incurred by VSPL towards deepening and widening of channel has not at all benefitted the Port as VSPL failed to complete the dredging work required for bringing the higher draft vessels intended for and only a part/ portion of the work was completed, which was not at all useful for handling higher draft vessels. The VPT has held that the VSPL having failed to complete the work of deepening of inner channel of inner harbor to (-)13.5 mtrs., and widening of turning circle of inner harbor to facilitate entry of large size vessels, had sought for withdrawal of MOU and accordingly the MOU was withdrawn in 2009.

Further, deepening and widening of inner channel and inner turning circle was done by VPT under phase-I dredging up to (-)11.8 mtrs. and (-)12.35 mtrs. respectively with the port owned funds which was completed by the VPT in the year 2009. Therefore, the contention of VSPL that VPT and Trade have benefitted on account of capex done by the VSPL towards widening & deepening up to (-)13.5 mtrs., at inner channel and at inner turning circle is denied by the land lord port VPT.

- (iv). The VSPL at (iv) (a) to (c) on this point of review has referred to clause 2.9.5. and 2.9.6 of the Tariff Guidelines of 2005. The relevant clause is 2.9.11 of the Tariff Guidelines of 2005. The said clause stipulates that in the case of private terminal operator, if the investment made is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved.

As per the Clause 3.9 (c) (i) (e) Concession Agreement, it is the obligation of the Licensor i.e. VPT to undertake capital dredging at the cost and responsibility of the Licensee. This refers to the dredging done in Berth Front of VSPL Berths EQ.8 and EQ.9 upto -12/12.5 Meters as stated by the VSPL. Whereas, the capital expenditure of ₹16.08 crores incurred in the year 2009 claimed by the VSPL is with reference to the expenditure incurred by the VSPL for deepening and widening of inner channel and inner turning circle waterways leading to EQ-8 and up to EQ-9 up to (-)13.50 mtrs which as per MOU is at their own risk and cost to facilitate panamax vessels to their berths. Subsequently, MOU was withdrawn in the year 2009 by VSPL. The VPT has stated that the MOU is separate and distinct and has no relevance to Concession agreement existing between VPT & VSPL. Since the said investment is not found to be as per the Concession Agreement and the VPT, the licensor port categorically denying to consider this item in the tariff fixation, the review of this item is not found warranted.

- (v). The main submission of VSPL at para (v) of this point for review is that with the entering of Supplementary License Agreement dated 20 June 2015, the validity of the said reasoning has expired and now this Capex is brought within the ambit of its Main License Agreement.

When VSPL was requested to give reference of the relevant clause in the Supplementary Agreement to support the contention of the VSPL that Capex of ₹16.08 crores incurred towards Capital dredging in 2009-10 is brought within the ambit of the Main License Agreement dated 28 November 2001, post execution of Supplementary Agreement, the VSPL has not given the relevant clause in Supplementary Agreement. Moreover, as stated earlier the VPT has categorically stated that MOU signed between VPT and VSPL on 24 November 2006 is a separate and distinct and has no relevance to BOT agreement existing between VPT & VSPL.

The supplementary agreement dated 20 June 2015 entered between VPT and VSPL is for taking up the berth front dredging of EQ-8 and EQ-9 berths of VSPL for a width of 50 m from face of the berth and up to (-) 16.10 mtrs., depth by VPT through DCI at the request of VSPL as a deposit work. Therefore, the VPT has categorically stated that supplementary agreement entered between VPT and VSPL dated 20 June 2015 is not at all relevant for admitting the capital dredging expenditure of ₹16.08 crores stated to be incurred by VSPL during the year 2009-10 which was for deepening & widening of inner channel and inner turning circle, taken up as part of MOU signed in November 2006.

As regards the point made by the VSPL that this Authority has solely relied on the assertion of the VPT and not replied anything how that reason still holds good post execution of Supplementary License is not correct. It can be seen that this Authority has elaborately dealt with this item in para 16 (v) (q) of the Order dated 19 January 2018.

(vi). In view of above analysis, review of this item is not warranted.

(iii). **Consider discount / rebate to Steel Authority of India Limited (SAIL) in the revenue projections from the years 2017-18 to 2019-20 which was disallowed by the Authority in last tariff revision Order dated 19 January 2018:**

(a). **Submissions made by VSPL**

(i). Under para 16(xi) (b) of the Tariff order, our request for exclusion of discount of ₹17.08 crores for the years 2017-18 to 2019-20 was not considered by the Authority on the following grounds:

- (a). Tariff has to be determined with reference to the cost position reflected based on revenue estimation at the existing SOR approved in the last general revision order. This approach is followed uniformly while determining tariff of all private operators under 2005 Tariff Guidelines.
- (b). If the request is considered, it would warrant higher tariff increase which have to be borne by users other than SAIL.
- (c). The rates agreed between VSPL and SAIL as an individual user agreement between two parties and that cannot form the basis for tariff determination.

(ii). VSPL submits that above contentions may no longer hold good post issue of following clarifications by the Authority based on the opinion of the A.G, vide letter No.TAMP/46/2015-Misc. dated 24 July 2015. As per opinion of AG both financial and Physical parameters will be taken into account for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines, 2005 and 20% of the surplus would be allowed to be retained by the operator. It is only surplus over and above the 20% that shall be shared equally between the operator and the users. Thus, the Income to be considered for the purpose of clause 2.13 will be the actual income earned by the operator based on their audited accounts and not on any notional income.

(iii). In the current tariff order our actual income for 2014-15 to 2016-17 has been considered as per audited accounts which is net of discounts and rebates in line with the above said clarification. The VSPL has already entered into a three years contract with SAIL from August 2017 and during the said period the rate is fixed and SAIL being a PSU there is no scope of collecting any rate other than the discounted rate prescribed in the contract. During review of actual income collected from SAIL in next tariff cycle with respect to projection, the actual revenue collected (Audited) is going to be allowed by the Authority. It is thus fair and reasonable that current tariff fixation shall not be based on any such notional income knowing that same is not going to be collected. Hence, it is requested to exclude the notional income.

The VSPL, therefore, requests the Authority, to exclude the discount/ rebate of ₹5.7 crores, ₹5.69 crores and ₹5.69 crores in the years 2017-18 to 2019-20 respectively aggregating to ₹17.08 crores from the projected income.

- (b). Relevant extract of Para no.16 (xi) (b) in the Order No.TAMP/19/2017-VSPL dated 19 January 2018:

“The VSPL has requested to reduce estimated discount of ₹5.7 crores, ₹5.69 crores and ₹5.69 crores in the years 2017-18 to 2019-20 respectively aggregating to ₹17.08 crores likely (to be) offered to SAIL in view of short term contract entered by VSPL with SAIL from the estimated revenue for the years 2017-18 to 2019-20. In this regard, it is relevant to mention that the tariff has to be determined by this Authority with reference to the cost position reflected based on revenue estimation at the existing Scale of Rates approved by this Authority in the last general revision Order. This approach is followed uniformly while determining the tariff of all the Private Terminal Operators governed under tariff guidelines of 2005. If the request of the VSPL to consider the income net of discount of ₹17.08 crores is accepted, it would warrant higher tariff increase than the increase proposed by VSPL. The differential increase will have to be borne by users other than SAIL, which is not desirable. Further, the rates agreed between VSPL and SAIL as an individual user in an agreement is between the said two parties and that cannot form the basis for tariff determination. Hence, the request of VSPL to reduce the impact of estimated rebate/ discount from the income estimation in the tariff determination process could not be acceded to.

Though the VSPL has requested that the impact of rebate/ discount of ₹17.08 crores estimated by it for the years 2017-18 to 2019-20 should be captured in cost statement, it is seen that the income estimates considered by VSPL in the cost statement is as per the SOR approved by this Authority in tariff Order of May 2015. It does not capture the effect of estimated rebate/ discount.”

- (c). Analysis:

- (i). The opinion of the AG conveyed by the MOS and communicated to all BOT operators governed under the Tariff Guidelines of 2005 is with reference to clause 2.13 of the Tariff Guidelines 2005. Clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005 is for review of the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the then prevailing tariff. If performance variation of more than + or – 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/ loss already accrued will be set off while revising the tariff.
- (ii). Accordingly, while revising the tariff of the VSPL in January 2018, the actual physical and financial parameters of the previous tariff cycle i.e. 2014-15 to 2016-17 whose validity period ended on 31 March 2017 was reviewed vis-à-vis the estimates considered in the May 2015 Order for the said years. While doing so, based on the opinion of AG, the actual income reported in the Audited Accounts of the years 2014-15 to 2016-17 which is net of the discount allowed by VSPL to SAIL were considered. This is brought out in para 16 (viii) (e) of the Order dated 19 January 2018.
- (iii). The request of the VSPL to reduce estimated discount of ₹5.70 crores, ₹5.69 crores and ₹5.69 crores in the years 2017-18 to 2019-20 respectively aggregating to ₹17.08 crores likely (to be) offered to SAIL in view of short term contract entered by VSPL with SAIL from the estimated revenue for the years 2017-18 to 2019-20 is not in line with clause 2.13 of Tariff Guidelines of 2005 referred by VSPL.

The reasons for not excluding the discount / rebates to be offered by VSPL to SAIL from income estimates for the years 2017-18 to 2019-20 is brought out in para 16 (xi) (b) of the Order dated 19 January 2018. It is, therefore, reiterated that the tariff has to be determined by this Authority with reference to the cost position reflected based on revenue estimation at the then existing Scale of Rates approved by this Authority. The rates agreed between VSPL and SAIL as an individual user in an agreement is between the said two parties and that cannot form the basis for tariff determination.

Hence, the request of VSPL to reduce the impact of estimated rebate/ discount from the income estimation of the years 2017-18 to 2019-20 for the tariff determination process of the current cycle cannot be acceded to.

- (iv). Thus, discount / rebates given / to be given cannot form basis of tariff fixation. Discounts / rebates allowed by VSPL shall, however, be considered while analysing the actuals with reference to the estimates during next review as per clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 and taking into consideration the opinion of AG in this regard.

Thus, based on the above analysis, there is no case for review of this item sought by VSPL.

It is also relevant here to state that same approach was followed in VSPL Orders dated October 2011, May 2015 and January 2018 also. This approach was followed not only in the case of the VSPL but also in the case of all BOT Operators a governed by the tariff guidelines of 2005.

- (iv). **Consider advance payment of lease rentals under Sunday debtors which was disallowed by the Authority in last tariff revision Order dated 19 January 2018:**

- (a). Submissions made by VSPL

Under para 16(vi)(b) of the Order dated 19 January 2018, it is stated that the License Agreement entered by VSPL with VPT does not prescribe any advance payment of lease rentals and such prepayments can be considered only if the same follows from the provisions of the License Agreement.

Clause 5.2 of License Agreement entered between VPT and VSPL provides that Land lease rentals shall be paid by Licensee yearly as per the terms and conditions of the land lease agreement to be entered into separately. Payment of advance lease rental is as per the terms of the said land lease agreement only and accordingly the same flows only from the provisions of the License Agreement. Hence, it is requested that advance lease rental may be considered as an item of Sundry debtor.

- (b). Relevant extract of Para no.16 (vi) (b) and 16 (xxv) (b) (ii) in the Order No.TAMP/19/2017-VSPL dated 19 January 2018:

Para no.16 (vi) (b)

“(b). As per the Order passed by this Authority dated 30 September 2008 clarifying certain areas of approach followed in tariff fixation under 2005 guidelines, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors.

The License Agreement entered by the VSPL with the VPT, does not prescribe any advance payment of lease rentals.

As per Article 5.1 of the LA entered between VSPL and VPT, the revenue share is payable on or before 7th day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA, the VSPL is not required to make any advance payment of revenue share also. In the case of the VSPL, it is found that none of the items flowing from the License Agreement qualify for consideration.”

Para 16(xxv) (b) (ii)

"As per the Order passed by this Authority on 30 September 2008 refining 2005 guidelines, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors. As analysed in the past period analysis, in the case of the VSPL, it is found that none of the items flowing from the License Agreement qualify for consideration as sundry debtors."

(c). Analysis:

- (i). As per the Order passed by this Authority on 30 September 2008 clarifying certain aspects of tariff setting under 2005 guidelines, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors.
- (ii). Clause 5.2 of License Agreement entered between VPT and VSPL provides that Land lease rentals shall be paid by Licensee yearly as per the terms and conditions of the land lease agreement to be entered into separately. The said License Agreement does not explicitly state the words "advance". Hence on this premise, lease rental was not considered as part of sundry debtors in the past period analysis as well as in the future estimates for arriving at the working capital.

The VPT has also not made any adverse remarks about the advance payment of lease rental stated by the VSPL. The VPT in their comments has referred that advance lease rental is not treated as Sundry Debtors as per Accounting Practices and left the matter to this Authority to decide. For fixation of tariff this Authority is not governed by the Accounting Standards which is for the BOT operators to follow for maintaining their Accounts.

Since the said advance payments are governed by LA provisions there is a case to consider such pre-payments as part of working capital for the purpose of allowing return in line with the Order of this Authority dated 30 September 2008. Recognising that the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the end of the year entire advance is adjusted, the average of the pre-payment at 50% of the lease rentals is considered as part of working capital. This is in line with the approach followed in the case of Central Warehousing Corporation, Chennai Container Terminal Limited, South West Port Limited, etc.

- (iii). Accordingly, the 50% of the actual lease rent reported in the Audited Annual Accounts of the VSPL for the years 2014-15 to 2016-17 is considered in the past period analysis. By doing so, the working capital continues to be negative for the years 2014-15 to 2016-17 as well as for the year 2017-18 to 2019-20 and hence considered as nil while working out the Capital employed.

(v). **Consider the provision for bad debts in actuals for the years 2014-15 to 2016 -17 to the tune of ₹120.80 lakhs which was disallowed by the Authority in last tariff revision Order dated 19 January 2018:**

(a). Submissions made by VSPL

Under para 16(v)(n), the Authority has not allowed the bad debts and provision for bad debts amounting to ₹120.38 Lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 citing that as per the provisions contained in the existing SOR of VSPL, service are rendered on payment of relevant charges in advance. But our SOR does not appear to have such provision. Actually, only berth hire is collected in advance and our customers normally pay cargo handling charges only after delivery of cargo at their destination or after loading of cargo into Rail Rakes. Accordingly on a turnover of ₹354.05 crores for the said three years period, bad debts provisions of ₹1.20 crores is incidental and normal for our operation size. Accordingly request the Authority to allow the said expenditure of ₹120.38 lakhs in the actuals for the years 2014-15 to 2016-17 so that same may be followed in future, if approved.

(b). Relevant extract of Para no.16 (v) (n) in the Order No.TAMP/19/2017-VSPL dated 19 January 2018:

“(n). The Management & Administration overheads considered by VSPL include ₹8.22 lakhs for the year 2016-17 towards bad debts written off and ₹57.27 lakhs and ₹54.89 lakhs for the years 2014-15 and 2015-16 respectively towards provision for doubtful receivables/ advances. This item was not a part of the estimates of Management & Administration

overheads considered for the relevant years at the time of revision of tariff in May 2015. Further, as per the provisions contained in the existing Scale of Rates of VSPL, services are rendered on payment of the relevant charges in advance. That being so, the question of tariff fixing exercise recognising the credits extended by VSPL and writing off bad debt and making provision for doubtful debts does not arise. Hence, the bad debts written off and provision for doubtful debts are excluded for the purpose of analysis of the performance of VSPL.”

(c). Analysis:

It is admitted that the sentence made in the said para of the Order that "as per the provisions contained in the existing Scale of Rates of VSPL, services are rendered on payment of the relevant charges in advance" is not prescribed in the SOR of the VSPL. Notwithstanding this position, it is relevant to state that bad debts written off and provision for doubtful receivables/advances are not treated as admissible cost while fixing the tariff. This approach is uniformly followed across all the BOT operators governed under the Tariff Guidelines of 2005 in their tariff fixation exercise. That being so, the point made by the VSPL to recognise writing off bad debt only in the case of the VSPL does not arise. Further, it is also relevant here to state that same approach was followed in earlier tariff revision Order of VSPL also.

In view of the above, this Authority does not like to review this item.

(vi). Consider increase in Berth hire Charges by 25% increase requested by VSPL as against 15% as considered by the Authority in Order dated 19 January 2018

(a). Submissions made by VSPL

The estimated deficit for Vessel Related Activity for the years 2017-18 to 2019-20 has been arrived at ₹4.17 crores as against VSPL's estimate of ₹12.77 crores. If the Authority considers the grievance points of VSPL on the above mentioned points for review and gives effect to the same in arriving at the deficit position under Vessel Related activity, then proposed increase of 25% in berth hire could be found justified by the Authority. The VSPL has thus sought to increase the berth hire charges by 25% as against 15% approved by the Authority vide Order dated 19 January 2018.

(b). Relevant extract of para 16 (xxix) and (xxix) (a) in the Order No.TAMP/19/2017-VSPL dated 19 January 2018:

“(xxix). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements and sub-activity wise cost statement for the years 2017-18 to 2019-20 at the existing tariff i.e. as per the rates approved by this Authority in the May 2015 Order have been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as Annex - II (a) to (e). The summarised position of the results disclosed in the financial / cost statements at the existing level of tariff i.e. as per the rates approved by this Authority in the May 2015 Order are tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Operating Income (₹ in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) (₹ in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of Operating Income			
		2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Average
1.	VSPL as a whole	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79	-575.92	-363.48	-134.58	-1073.99	-4.48%	-2.77%	-1.01%	-2.73%
2.	Vessel related	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59	-232.40	-138.02	-47.42	-417.84	-16.64%	-9.69%	-3.26%	-9.78%
3.	Cargo related	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	-343.53	-225.46	-87.16	-656.15	-3.00%	-1.93%	-0.73%	-1.87%
	(a) BMHS	3300.00	3366.00	3433.50	10099.50	-1047.00	-944.36	-830.33	-2821.69	-31.73%	-28.06%	-24.18%	-27.94%
	(b) Conventional handling of cargo	8158.20	8321.36	8485.15	24964.71	703.57	718.99	743.17	2165.54	8.62%	8.64%	8.76%	8.67%

The above table ----- The increase/ decrease proposed in various items by the VSPL is discussed below:”

(a). Berth hire charge:

The VSPL in the original proposal had maintained status quo in the berth hire charges. In the revised proposal, the VSPL has proposed 25% increase in the berth hire charge i.e. from USD 0.0072 to USD 0.0090 in view of the average deficit of 30% reflected in the cost statement prepared by VSPL for the vessel related activity i.e. towards berth hires services.

It is seen that from the table above that the vessel related activity reflects an average deficit of 9.78% for the years 2017-18 to 2019-20 and in absolute terms the aggregate deficit for the said period comes to ₹418.07 lakhs. By the time the Order comes into effect, it may be around March 2018. That being so, if the total deficit of ₹418.07 lakhs is spread over the estimated revenue from berth hire charges for 1 month i.e. March 2018 in the year 2017-18 and 2018-19 and 2019-20, the tariff increase required comes to 13.96%. As against that, the VSPL has proposed 25% increase in the berth hire charge. However, since even after considering the estimated additional revenue from tariff increase / decrease and deletion of one tariff item sought by VSPL in cargo handling activity as brought out in the analysis there remains a marginal deficit of ₹32.85 lakhs for the terminal as a whole, this Authority decides to grant 15% tariff increase in the berth hire charges so that the entire deficit reflected in the cost statement is getting covered after considering the impact of additional income from tariff increase/ decrease proposed in cargo handling activity as well.

As regards, coastal vessel the increase proposed by VSPL works out to 84.5% as against 25% increase proposed in the foreign going vessel. This appears to be on account of VSPL applying the prevailing exchange rate of 1US\$ = ₹64.18 on the rate proposed for foreign going vessel and applying 60% concession thereon for arriving at the proposed rate. The prevailing coastal concession policy issued by the Ministry of Shipping, do not permit restatement of coastal vessel rates with reference to exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rate. Clause 6.1.2. of the 2005 tariff guidelines do not permit restatement of coastal vessel rates with reference to exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. That being so, the rate for coastal vessel is prescribed applying 15% increase over the existing rate. As against 25% increase proposed by VSPL in the minimum berth hire charges for both foreign and coastal vessel, 15% increase in the minimum berth hire charges is approved as considered for berth hire charges.

At 15% increase granted in the berth hire, the additional revenue likely to be earned for the said period i.e. March 2018 till 31 March 2020 will be ₹450.73 lakhs."

(c). Analysis:

- (i). Based on the analysis on the items dealt in earlier paragraphs, the cost statement for the years 2017-18 to 2019-20 has been modified on account of acceptance of maintenance dredging cost as estimated by the VSPL.
- (ii). Since the increase granted in the last tariff revision Order was based on the consolidated position, it will be suffice to modify the consolidated cost statement of the VSPL considered in the last tariff Order. Subject to above analysis, the cost statement giving the consolidated position considered in the tariff Order of January 2018 is modified and attached as **Annex**.
- (iii). The summary of the cost position as given in para 16 (xxix) of the Order dated January 2018 is given below for ease of reference:

(₹ in lakhs)

Particulars	2017-18	2018-19	2019-20	Total
Operating Income	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79
Net Surplus / (Deficit)	(575.92)	(363.48)	(134.58)	(1,073.99)
Net Surplus / (Deficit) as a percentage of Operating Income	(4.48%)	(2.77%)	(1.01%)	(2.73%) Avg.

- (iv). The summary of the cost position reflected in the modified cost statement based on the review application is summarized below:

(₹ in lakhs)

Particulars	2017-18	2018-19	2019-20	Total
Operating Income	12854.75	13111.8	13371.21	39337.79

		4		
Net Surplus /(Deficit)	(626.77)	(415.34)	(187.48)	(1,229.59)
Net Surplus/(Deficit) as a percentage of Operating Income	(4.88%)	(3.17%)	(1.40%)	(3.13%) Avg.

The above table depicts a total deficit of ₹1,229.59 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 based on the review application as against total deficit of ₹1073.99 lakhs estimated in the January 2018 Order.

- (v). In the last tariff revision which culminated in January 2018 Order, this Authority granted a tariff increase of 44% in Shore handling charges, 7% decrease in Bulk Material Handling Service (BMHS), 33% increase in Dust suppression system, 5%-34% increase in wharfage and deletion of charges of Railway siding as proposed by the VSPL. As regards Berth hire charges, this Authority had approved 15% increase as against 25% increase in berth hire charges sought by the VSPL. In the current review application, the VSPL has reiterated to grant 25% increase in berth hire charges based on the review application.
- (vi). In the January 2018 Order, the estimated deficit of ₹1073.99 lakhs was covered by granting tariff increase as stated above and additional revenue estimated in the January 2018 Order for the period of 2017-18 from March 2018, 2018-19 and 2019-20 in para 16 (xxix) (c) is reproduced below:

Particulars	Increase/ decrease proposed by VSPL and approved by this Authority	Additional income ₹ in lakhs
Shore handling charges	Increase from ₹45.00 per tonne to ₹65.00 (44% increase)	₹1188.26
BMHS	Reduction in BMHS rate if integrated services are availed from ₹150.00 to ₹140.00 per tonne (7% decrease)	-₹495.22
Railway siding charges	Deleted	-₹342.97
Dust suppression system	Increase from ₹1.50 per tonne to ₹2.00 per tonne (33% increase)	₹65.78
Wharfage	Increase proposed for few cargo items as given above	₹207.39
Total additional income from cargo handling activity for the above items (A)		₹623.26
Berth hire charges	Increase from 0.0072 US\$ to 0.0083 US\$ (15% increase) (B)	₹450.73
Total (A+B)		₹1073.99

- (vii). Thus, of the estimated net deficit of ₹1073.99 lakhs, ₹623.26 lakhs was met from increase granted in cargo handling activity and ₹450.73 lakhs from berth hire charges. Following the same approach, based on the revised total deficit of ₹1,229.59 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 as per the modified cost statement, deficit that should have been met from increase in berth hire charges comes to ₹606.33 lakhs (₹1,229.59 lakhs – ₹623.26 lakhs). In the last tariff revision Order of January 2018, 15% increase was already granted in the berth hire charges. Hence, the additional revenue that would have accrued to VSPL on this account for one month of March 2018 in 2017-18 and for 8 months (April to November 2018) in the year 2018-19 is estimated at ₹159.90 lakhs. So the balance deficit i.e. ₹446.43 lakhs (₹606.33 lakhs – ₹159.90 lakhs) is made good for balance tariff cycle period. By the time the Order approved comes into effect it is around December 2018. Hence, the revised increase granted will be for 4 months for the year 2018-19 from December 2018 and for the year 2019-20. The working for arriving at the revised increase in berth hire charge is tabulated below:

Particulars	Amount (₹ in Lakhs)
Revised deficit to be met from the berth hire charges for remaining period of the current tariff cycle i.e. from December 2018 to March 2019 (4 months) and for the year 2019-20]	446.43
Total Estimated income from Berth Hire charges at the tariff considered in the income estimated in January 2018 Order (i.e. 0.0072 US\$ per GRT/ hour) [For the year 2018-19 i.e. from December 2018 to March 2019 (4 months) on pro rata basis and for the year 2019-20]	1,927.39
Tariff increase to be granted in Berth Hire charges say from 01 December 2018 over the then prevailing berth hire charges of May 2015 Order terms of % (₹444.71-₹1927.39)	23.16% Rounded off to 23%

- (viii). Thus, based on the above position, the percentage increase to be granted works out to 23% from the berth hire prevailing in May 2015 Order (i.e. from 0.0072 US\$ to 0.0089 US\$) as against 25% increase sought by the VSPL in the review application.

10. The rates approved by this Authority will come into force after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. The validity of the rates will continue till 31 March 2020 as ordered in January 2018 Order. The actual financial and physical performance will be reviewed following the applicable tariff guidelines during the next tariff revision, which is due from 01 April 2020 along with the review of estimates for the year 2016-17 with reference to actuals based on audited accounts.

11.1. In the result, and for the reason given above, and based on a collective application of mind, the berth hire charges prescribed in Schedule 2.1.1 under Section – 2 Vessel Related Charges in the existing Scale of Rates of VSPL approved vide Order No.TAMP/19/2017-VSPL dated 19 January 2018 is revised as follows:

- (i). **Berth Hire charges prescribed under Schedule 2.1.1. under Section – 2 Vessel Related Charges in the existing SOR is modified and replaced as follows:**

“2.1.1. Schedule of Berth Hire for Vessels

Description	Rate per GRT per hour or part thereof	
	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
Berth EQ 8 & EQ 9	0.0089 subject to a minimum of US\$ 177/-	0.2333 subject to a minimum of ₹4,666/-

11.2. The revised rates approved in the Order shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. The validity of the revised rates will continue to be in force till 31 March 2020 as stipulated in the Order dated 19 January 2018.

11.3. The VSPL is directed to suitably modify the schedule of Berth hire for vessels prescribed in the existing SOR.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Extty./334/18]

Annexure

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

(Rs. in Lakhs)

Consolidated Income & Cost statement for the Terminal as a whole

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by VSPL				Estimates considered by TAMP in January 2018 Order				Estimates considered by TAMP in January 2018 Order modified based on the Review Application			
		2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total
	Traffic (in tonnes)	6200000	6324000	6449000	18973000	6200000	6324000	6449000	18973000	6200000	6324000	6449000	18973000
	Capacity (in tonnes)	7700000	7700000	7700000		7700000	7700000	7700000		7700000	7700000	7700000	
I	Total Operating Income												
	(i) Vessel related income	1393.28	1421.15	1449.17	4263.60	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59
	(ii) Cargo related income	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21
	Total - I	12851.48	13108.51	13367.81	39327.81	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79
II	Operating Costs (excluding depreciation)												
	(i) Operating & Direct labour	474.11	490.86	508.17	1473.13	467.12	490.86	508.17	1466.15	467.12	490.86	508.17	1466.15
	(ii) Maintenance labour	569.65	581.04	592.66	1743.36	569.65	581.04	592.66	1743.36	569.65	581.04	592.66	1743.36
	(iii) Equipment Running costs	1700.67	1751.13	1803.13	5254.92	1648.78	1707.38	1768.37	5124.53	1648.78	1707.38	1768.37	5124.53
	(iv) Maintenance dredging	101.69	103.72	105.79	311.20	50.84	51.86	52.90	155.60	101.69	103.72	105.79	311.20
	(v) Royalty / revenue share	469.48	478.87	488.32	1436.66	469.89	479.29	488.76	1437.94	469.89	479.29	488.76	1437.94
	(vi) Equipment hire	4079.36	4236.32	4398.20	12713.88	4080.38	4237.39	4399.31	12717.08	4080.38	4237.39	4399.31	12717.08
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	133.24	134.59	135.96	403.80	133.24	134.59	135.96	403.80	133.24	134.59	135.96	403.80
	(viii) Insurance	70.32	71.72	73.16	215.20	70.32	71.72	73.16	215.20	70.32	71.72	73.16	215.20
	(ix) Other expenses	526.40	537.58	548.99	1612.97	526.40	537.58	548.99	1612.97	526.40	537.58	548.99	1612.97
	(x) Technical service fee	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48
	Total - II	8137.06	8397.99	8666.54	25201.60	8028.79	8303.87	8580.44	24913.10	8079.63	8355.73	8633.33	25068.70
III	Depreciation	1582.11	1577.65	1553.45	4713.22	1517.03	1512.57	1488.17	4517.78	1517.03	1512.57	1488.17	4517.78
IV	Overheads												
	(i) Management & Administration overheads	1073.94	1095.91	1118.33	3288.17	1078.63	1100.70	1123.22	3302.55	1078.63	1100.70	1123.22	3302.55
	(ii) Preliminary expenses & upfront payment write-off	33.10	33.10	33.10	99.31	33.10	33.10	33.10	99.31	33.10	33.10	33.10	99.31
	Total - IV	1107.04	1129.01	1151.43	3387.49	1111.74	1133.80	1156.32	3401.86	1111.74	1133.80	1156.32	3401.86
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	2,025.27	2,003.86	1,996.38	6,025.50	2,197.19	2,161.59	2,146.28	6,505.06	2,146.34	2,109.73	2,093.38	6,349.46
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)												
	(i) Discounted terminal value receivable as per the LA	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46	6.06	6.79	7.61	20.46
	Total FMI	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46	6.06	6.79	7.61	20.46
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46	6.06	6.79	7.61	20.46

IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	2,029.58	2,008.17	2,000.70	6,038.45	2,203.25	2,168.38	2,153.88	6,525.52	2152.41	2116.52	2100.99	6369.92
X	Capital Employed	19527.27	17973.19	16443.99	17981.49	17369.84	15824.17	14302.90	15832.30	17369.84	15824.17	14302.90	15832.30
XI	RoCE - Maximum permissible 16%	3124.36	2875.71	2631.04	8631.11	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51
XII	Capacity Utilization	80.52%	82.13%	83.75%		80.52%	82.13%	83.75%		80.52%	82.13%	83.75%	
XIII	RoCE considered	3124.36	2875.71	2631.04	8631.11	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-1,094.78	-867.54	-630.34	-2,592.66	-575.92	-363.48	-134.58	-1,073.99	-626.77	-415.34	-187.48	-1,229.59
XV	Adjustment by VSPL 50% of net deficit of the years 2014-15 to 2016-17.	-535.02	-535.02	-535.02	-1,605.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XVI	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past deficit (XIV) - (XV)	-1,629.80	-1,402.56	-1,165.35	-4,197.71	-575.92	-363.48	-134.58	-1,073.99	-626.77	-415.34	-187.48	-1,229.59
XVII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVI/I)	-13%	-11%	-9%	-11%	-4.48%	-2.77%	-1.01%		-4.88%	-3.17%	-1.40%	
XVIII	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income	-10.70%				-2.73%				-3.13%			